4-00 P.M.

Notice of an adjournment Motion

re : Palace affairs

ಶ್ರೀ ಕಾಗೋಡು ತಿಮ್ಮಪ್ಪ (ಸಾಗರ).—ಅರಮನೆ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ನಾವು ಒಂದು ನಿಲುವಳಿ ಸೂಚನೆಯನ್ನು ಕಳುಹಿಸಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ನಾನು ಅದನ್ನು ನೋಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕಾಗೋಡು ತಿಮ್ಮಪ್ಪ.—ಇದೀ ರಾಜ್ಯದ ಜನತೆಯ ಹಿತದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಅದು ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾದ ಪ್ರಶ್ನೆಯಾಗಿದೆ. ಅದನ್ನು ಜಾಗ್ರತೆ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಅದನ್ನು ನಾನು ನೋಡಿಸುತ್ತೇನೆ. ದಯವಿಟ್ಟು ತಾವು ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳಿ. ಮುಂದಿನ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಹೋಗೋಣ.

ಶ್ರೀ ವಾಟಾಳ್ ನಾಗರಾಜ್ (ಚಾಮರಾಜಪೇಟೆ).—ಸಮಾಜವಾದದ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ ದುರ್ವ್ಯವಹಾರ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಾವು ಮೂರು ಜನ ಸೇರಿ ಕಳುಹಿಸಿಕೊಟ್ಟಿರುವ ಆ ನಿಲುವಳಿ ಸೂಚನೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ತಮ್ಮ ನಿಲುವಳಿ ಸೂಚನೆ 3-52 ಘಂಟೆಗೆ ಬಂದಿದೆ. ತಾವು ಸಮಾಜವಾದ, ಸಮಾಜವಾದ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೀರಿ, ಅದರಂತೆ ತಾವು ರೂಲ್ಸ್‌ನ್ನು ಸಹ ನೋಡಬೇಕು. ತಾವು ಬೆಳಿಗ್ಗೆ 11 ಗಂಟೆಗೇ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ 3-52ಕ್ಕೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ಅದರ ಇಂಪಾರ್ಟೆನ್ಸ್ ನೋಡುತ್ತೇನೆ. ಸಮಾಜವಾದ ಬರುತ್ತದೆ, ತಾವು ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳಿ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಬಂಗಾರಪ್ಪ (ಸೊರಬ).—ಸಮಾಜವಾದ ಯಾವಾಗ ಬರುತ್ತದೆ?

MADAM SPEAKER.—ತಾವು ಕಣ್ಣುಬಿಟ್ಟಾಗ. Next item, discussion on matters of urgent public importance, Sri T. R. Shamanna to raise the discussion.

Discussion on Matters of urgent Public Importance for short Duration

(*i*) *re* : Working of the Bangalore Transport Service

†ಶ್ರೀ ಟಿ. ಆರ್. ಶಾಮಣ್ಣ (ಕೋಲಾರ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಿರುವ ವಿಧಾನದ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕೆ ತಮಗೆ ವಂದಿಸುತ್ತೇನೆ. ತಮಗೆ ತಿಳಿದ ಹಾಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಬಹಳ ವಿಶೇಷ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. 1961ರ ಸೆನ್‌ಸಸ್ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯು 9 ಲಕ್ಷ ಇದ್ದುದ್ದು, 1971ರ ಸೆನ್‌ಸಸ್ ಪ್ರಕಾರ ಅದು 17 ಲಕ್ಷಕ್ಕೂ ಮೀಗಿಲಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದೆ. 15 ವರ್ಷದ ಕೆಳಗೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ವಿಸ್ತೀರ್ಣ 26 ಚದರಮೈಲಿಗಳು ಇದ್ದಿದ್ದು ಈಗ 58 ಚದರ ಮೈಲಿಗಳಷ್ಟು ವಿಸ್ತಾರವಾಗಿದೆ. ಮತ್ತು ಇನ್ನೊಂದು ಮುಖ್ಯವಾದ ವಿಚಾರವೆಂದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ವರ್ಟಿಕಲ್ ಆಗಿ ಬೆಳೆಯುವದಕ್ಕಿಂತ ಹಾರಿಜಾಂಟಲ್ ಆಗಿ ಬೆಳೆದು ಪ್ರಯಾಣದ ಸೌಕರ್ಯ ಒಂದು ಊರಿನಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ಊರಿಗೆ ಹೋದಂತೆ ಆಗಿದೆ. ಅದರ ಜೊತೆಗೆ ಚ್ಯಾಕ್ಟ್, ಮತ್ತು ಅಟೋರಿಕ್ಷಾದ ದರಗಳು ಸಹ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರು, ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ಬಡವರು, ಹೆಣ್ಣುಮಕ್ಕಳು, ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳು, ಕಾರ್ಮಿಕರು ಮತ್ತು ಮಧ್ಯಮ ವರ್ಗದವರು ಪ್ರಯಾಣ ಸೌಕರ್ಯಕ್ಕಾಗಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನೇ ಉಪಯೋಗಿಸಬೇಕಾದ ಸಂದರ್ಭ ಬಂದಿದೆ. ಆಟೋರಿಕ್ಷಾದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದು ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟದಾಯಕವಾಗಿದ್ದು, ಅನೇಕ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ತೊಂದರೆಗಳಾಗುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನೇ ಸಾಮಾನ್ಯ ಜನರು ಉಪಯೋಗಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಈ ಬಸ್‌ಗಳ ಸಂಚಾರದಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಅನೇಕ ಅಸೌಕರ್ಯಗಳಿರುವುದರಿಂದ, ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿ ಸರಿಯಾದ ತೀರ್ಮಾನ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಬಗ್ಗೆ ಈ ಸಭೆ ಗಮನಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಮೆಜೆಸ್ಟಿಕ್‌ನಿಂದ ಯಶವಂತಪುರಕ್ಕೆ ಹೋದರೆ ಒಂದು

ಊರಿನಿಂದ ಒಂದು ಊರಿಗೆ ಹೋದಂತೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಮೊದಲು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಖಾಸಗೀ ಯವರು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಆಗ ಪ್ರಯಾಣ ದರ ಇಷ್ಟೊಂದು ದುಬಾರಿಯಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. ನಂತರ ಬಿ. ಟಿ. ಸಿ. ಅವರು ನಡೆಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿದರು. ಅವರು ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾಗ ಹೆಚ್ಚು ಲಾಭ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರಲ್ಲದೆ, ಜನರಿಗೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಅನುಕೂಲವಿರಲಿಲ್ಲ. ಬಿ.ಟಿ.ಸಿ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾದ ಮೇಲೆ ನಮ್ಮ ನಗರದ ವಾಹನ ಸೌಕರ್ಯ ಬಹಳ ಉತ್ತಮವಾಗುತ್ತದೆಂಬ ಆಶಾಭಾವವನ್ನು ನಾವು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದೆವು. ಆದರೆ ದಿನೇ ದಿನೇ ಜನರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಕಡಿಮೆ ಯಾಗುತ್ತಾ ಬಂದಿದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ್ದು ತಪ್ಪು ಎಂಬ ಭಾವನೆ ಏನೂ ನನ ಲ್ಲ ಷ್ಟಲ್ಲ. ಆದರೆ ಈಗ ಇರುವ ಅಸೌಕರ್ಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲವು ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಇಂದು ಅನೇಕ ಬಸ್-ಸ್ಟಾಪ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಫರ್ಲಾಂಗ್ ಉದ್ದದ ಕ್ಯೂಗಳು ಇರುತ್ತವೆ. ಬನಶಂಕರಿ, ಮಲ್ಲೇಶ್ವರಂ, ಸಿಟಿಮಾರ್ಕೆಟ್, ಮೆಜೆಸ್ಟಿಕ್ ಸರ್ಕಲ್, ರಸೆಲ್‌ಮಾರ್ಕೆಟ್ ಮುಂದೆ ಯಾವಾಗಲೂ ಫರ್ಲಾಂಗ್ ಉದ್ದದ ಕ್ಯೂಗಳು ನಿಂತಿರುತ್ತವೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ಬೆಂಗಳೂರು ನಾಗರೀಕರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ತೊಂದರೆ ಯಾಗಿರುವುದು ಎಂದರೆ, ಬಸ್‌ಗಳು ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ಬಸ್‌ಸ್ಟಾಪ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲದೆ, ಆ ಬಸ್‌ಸ್ಟಾಪ್‌ಗಳ ನೂರು ಗಜ ಆಚೆ ಅಥವಾ ಈಚೆ ನಿಲ್ಲಿಸಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಇಳಿಸಿ ಮುಂದೆ ಹೊರಟು ಹೋಗುತ್ತಿರುವುದು. ಇದರಿಂದ ಬಸ್‌ಸ್ಟಾಪ್‌ನ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ನಿಂತಿರುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದರೆ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಯಾವಾಗ ನೋಡಿದರೂ ಬಸ್ ಗಳಲ್ಲಿ ಓವರ್-ಲೋಡ್ ಇರುವುದು. 45—50 ಸೀಟ್‌ಗಳು ಇರುವಲ್ಲಿ 80 ರಿಂದ 90 ರವರೆಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಇರುತ್ತಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅಸೌಕರ್ಯ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ. ಅಂದರೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಸರಿಯಾಗಿ ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ, ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗೆ ಟಿಕೇಟ್ ಕೊಡುವುದು ಸಹ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಕೆಲವು ಸಲ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಫುಟ್-ಬೋರ್ಡ್‌ನಮೇಲೆ ನಿಂತು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿ ಪ್ರಾಣವನ್ನು ಸಹ ಕಳೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಫುಟ್-ಬೋರ್ಡ್ ಮೇಲೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ನಿಂತು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದು ನಾಗರೀಕ ಲಕ್ಷಣವಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಬಸ್ ನಡೆಸುವವರಿಗೆ ಮತ್ತು ನಿಂತ್ಕೆಗೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಹೆಸರು ತರುವುದಿಲ್ಲ. ಬಸ್‌ಗಳು ಸಕಾಲಕ್ಕೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಬಂದರೆ ಒಟ್ಟಿಗೆ ನಾಲ್ಕಾರು ಬಸ್‌ಗಳು ಬರುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲವಿದ್ದರೆ ಗಂಟೆಗಟ್ಟಲೆ ಕಾಯಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಅಪಘಾತಗಳು ಸಹ ಆಗಾಗ್ಗೆ ಆಗುತ್ತಿರುತ್ತವೆ. ಅನೇಕ ಸಲ ಬಸ್‌ಗಳು ಕಾಫೊಂಡ್‌ಗೆ ಡಿಕ್ಕಿ ಹೊಡೆದು, ಕಾಂಪೊಂಡ್ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿರುವ ಅನೇಕ ಮಕ್ಕಳು ಸತ್ತಿರುವ ಪ್ರಸಂಗಗಳನ್ನು ಪತ್ರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ನೋಡುತ್ತಿರುತ್ತೇವೆ. ಬಸ್ ಗಳನ್ನು ಇಟ್ಟಿರುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯೂ ಸಹ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು. ಈ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳ ನಡತೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಹೇಳಿದರೆ ಅದು ಅತಿಶಯೋಕ್ತಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳಿಗೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಸಂಬಳ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದರೂ ಸಹ, ಅವರು ಮಾಡುತ್ತಿರುವ ಕೆಲಸದಿಂದ ಅವರ ನಡೆವಳಿಕೆಯನ್ನು ಖಂಡಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಪಿಲ್ ಫರೇಜ್ ನಡೆಸುತ್ತಾರೆ. ಕೆಲವು ಸಲ ಹಣ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳನ್ನೇ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ. ಮತ್ತು ಕೊಟ್ಟ ಟಿಕೇಟ್‌ಗಳನ್ನೇ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಂದ ಮತ್ತೆ ಪಡೆದುಕೊಂಡು ಬೇರೆಯವರಿಗೆ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಸರಿಯಾಗಿ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳನ್ನೇ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ. ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ನಲ್ಲಿ ಲಾಸ್ ಆಗುತ್ತಿರುವುದಕ್ಕೆ ಇದೇ ಕಾರಣ. ಬಿ.ಟಿ.ಸಿ. ಅವರು ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾಗ ಮತ್ತು ಖಾಸಗೀಯವರು ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾಗ ಲಾಭವಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಆದರೆ ಈಗ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿರುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನು ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಬೇಕಾಗಿದೆ. 1967-68 ರಲ್ಲಿ 30.87 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳು, 1968-69ರಲ್ಲಿ 31.56 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳು, 1969-70ರಲ್ಲಿ 40 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳು ನಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ಈ ನಷ್ಟ ಇನ್ನೂ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತಾ ಹೋಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವಾಗಲೂ ಓವರ್ ಲೋಡ್ ಇದ್ದು ಕೂಡ ಲಾಸ್ ಆಗುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನು ಎಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಅರ್ಥ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಕಷ್ಟವಾಗಿ ಕಾಣುತ್ತದೆ ಜನರಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಸೌಕರ್ಯವಿಲ್ಲ, ಆದರೆ ಬಸ್ ನಡೆಸುವುದರಲ್ಲಿ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಏನೋ ಒಂದು ವಿಚಿತ್ರ ಇರಬೇಕು. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ನಾವು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

ಕಂಡಕ್ಟರು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ ನಾವು ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕು, ಡ್ರೈವರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕು ಮತ್ತು ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣಾಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕು. ಇಲ್ಲದೆ ಇದ್ದರೆ ನಾವು ಉಳಿಯುವುದು ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಚೆಕ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸ್ಕ್ವಾಡ್ ಇದೆ, ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟರು ಇದ್ದಾರೆ. ಆದರೂ ಸಹ ಪಿಲ್‌ಫರೇಜ್ ತಪ್ಪುವುದಿಲ್ಲ. ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಓಡಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ಸ್ಟೇಜ್‌ಪಾಯಿಂಟ್‌ಗಳು ಒಂದು ಕಡೆ 6-7 ಕಡೆ ಒಂದು ಕಡೆ 3-4 ಕಡೆ ಇದೆ ಈಗ ಸಿಟಿ ಮಾರ್ಕೆಟ್‌ನಿಂದ ಕಾಫೊರೇಷನ್‌ಗೆ ಸ್ವಲ್ಪದೂರ ಹೋದರೂ ಅದಕ್ಕೆ 15 ಪೈಸಾ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಕೆಲವು ಕಡೆ 6—7

(ಶ್ರೀ ಟಿ. ಆರ್. ಶಾಮಣ್ಣ)

ಸ್ಪೀಡುಗಳು ಬಹಳ ದೂರ ಹೊದರೂ 15 ಪೈಸಾ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಅದರಿಂದ ಈ ಸ್ಪೀಡ್ ಪಾಯಿಂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಪುನರ್‌ಏಮರ್ಶ ಮಾಡಬೇಕು. ಈ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲನಯ ಕಾರಣವೇನೆಂದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಬೆಳೆದಿದೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೂ ದಿನೇದಿನೇ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. ಆದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ಇಲ್ಲ. ಬಸ್ಸುಗಳ ಮ್ಯಾನೇಜ್‌ಮೆಂಟ್ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನ ನಾಗರೀಕರ ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಚೆನ್ನಾಗಿ ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿರತಕ್ಕ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಇದ್ದಾರೆ. ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ನಲ್ಲಿ ಇದ್ದ ಬಸ್ಸುಗಳ ಓಡಾಟದ ಬಗ್ಗೆ ಚೆನ್ನಾಗಿ ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿರತಕ್ಕ, ಒಳ್ಳೆಯ ಅನುಭವವುಳ್ಳ ಚೇರ್ಮನ್ ಅವರು ಇದ್ದಾರೆ. ಅವರು ಈ ಬಗ್ಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಗಮನಕೊಟ್ಟರೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ನಗರದ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಉತ್ತಮ ಪಡಿಸುತ್ತಾರೆ ಎನ್ನುವ ನಂಬಿಕೆ ನನಗೆ ಇದೆ. ಆದರೆ ಅದು ಸರಿಹೋಗಬೇಕಾದರೆ ಎಚ್ಚರಿಕೆ ಇರಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚೆಯಾಗಬೇಕು ಎಂದು ನಾನು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಿದ್ದೇನೆ. ಈ ಬಿ.ಟಿ. ಸರ್ವಿಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಜನಗಳಿಗೆ ಒಂದು ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಾಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕಾದರೆ ಮೊದಲನಿಂದ ಕೊನೆಯವರೆವಿಗೂ ಎಲ್ಲಾ ಅಧಿಕಾರಗಳೂ ವ್ಯಾಮಾಣಿಕವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕು. ಈ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಗರದಿಂದ ಹೊರಗಡೆ ಇರತಕ್ಕ 15–20 ಮೈಲು ಇರತಕ್ಕ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಓಡಿಸಬಾರದು. ಈಗ ಅನೇಕ ಬಸ್ಸುಗಳು ರಿಪೇರಿ ಆಗದೆ ಡಿಪೋದಲ್ಲಿ ನಿದ್ದೆ ಮಾಡುತ್ತಿವೆ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ನಗರದಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅನಾನುಕೂಲವಾಗಿದೆ. ಈ ಸಿಟಿ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಹಾಗೆ ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಿಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಈ ಇರಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬರಿಗೊಬ್ಬರಿಗೆ ಸರಿಯಾದಂತಹ ಹೊಂದಾಣಿಕೆ ಇಲ್ಲ. ಸ್ಪೇರ್ ಪಾರ್ಟ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹೋರ್‌ಸ್ಪೇರ್‌ನಲ್ಲಿಯೂ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಮತ್ತು ಓಪನ್ ಮಾರ್ಕೆಟ್‌ನಲ್ಲಿಯೂ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ ಈ ಸ್ಪೇರ್ ಪಾರ್ಟ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ಎಷ್ಟು ಬೇಕೊ ಅಷ್ಟನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳದೆ ಜಾಸ್ತಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇವುಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇಲ್ಲ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಬಿ.ಟಿ. ಎಸ್. ಬಸ್ಸುಗಳು ಸುಮಾರು 450 ಅಥವಾ 480 ಬಸ್ಸುಗಳು ಇವೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 80—100 ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಬಾರದೆ ಮೂಲೆಗೆ ತಳ್ಳಿದ್ದಾರೆಂದು ನಾನು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಅವುಗಳು ಆಗಿಂದಾಗ್ಗೆ ರಿಪೇರಿ ಆಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅನೇಕ ಷೆಡ್ಯೂಲ್ ರೂಟುಗಳಿಗೂ ಬಸ್ಸುಗಳು ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಪೀಕ್ ಅವರ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿಯೂ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ಹಾಕುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಬಸ್ಸಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕಾದರೆ ಏನು ಮಾಡಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಬಗ್ಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟವರು ಬಹಳ ದೀರ್ಘವಾಗಿ ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ದಿನೇ ದಿನೇ ಬೆಳೆಯುಕೊಂಡು ಹೆ ಗ್ಗುತ್ತಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಬೇಕು ನ್ಯಾಷನಲೈಜ್ ಪಾಲಸಿಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡ ಮೇಲೆ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ಜನಗಳಿಗೆ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸಾಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದು ಸರ್ಕಾರದವರ ಆದ್ಯಕರ್ತವ್ಯ.

ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಶ್ರೀ ನಗರ 37 ನೇ ಡಿವಿಜನ್ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಕಾರೋನಿ ಈ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ 2—3 ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಖಾತ್ರಿ ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲಿ ವಿಪರೀತ ಮನೆಗಳು ಆಗಿವೆ. ಅಲ್ಲಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕು ಮತ್ತು ಶ್ರೀನಗರಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕು. ಮೈಸೂರು ಬ್ಯಾಂಕ್ ಕಾಲೋನಿ, ಇಂದಿರಾನಗರ ಇವುಗಳು ಬಹಳ ಡೆವಲಪ್ ಆಗುತ್ತದೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ಇಲ್ಲ. ಈ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಇನ್ನ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು. ಜಯನಗರ ಹೆಚ್ಚು ಬೆಳೆದುಕೊಂಡು ಬರುತ್ತಿದೆ. ಈಗ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ಇಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಆ ಬಡಾವಣೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು. ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ಬಸ್ಸಿನ ಅಸ್ಸೋಸಿಯರಿ ಕಮಿಟಿಯವರು ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆಗೂ ಸಾಕಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ನಾನು ಮೊದಲು ಕಾರಿನಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುತ್ತಿದ್ದೆ. ಈಗ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ ಆದ್ದರಿಂದ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ನನಗೆ ಈಗ ಅರಿವಾಗುತ್ತವೆ. ರೋಡ್‌ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಎಂ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ.ಯ ಚೇರ್ಮನ್ ಆಗಿರುವುದರಿಂದ ಅವರು ಆಗಾಗ್ಗೆ ಸಿಟಿ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುವ ಅಭ್ಯಾಸವನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡರೆ ಅದರಿಂದ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ನವರು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ ಸಿಟಿ ಸರ್ವೀಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಬೊಂಬಾಯಿನಲ್ಲಿ ಲಾಸಾಗುತ್ತದೆ, ಹೈದರಾಬಾದಿನಲ್ಲಿ ಲಾಸಾಗುತ್ತದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ನಮ್ಮ ಬೆಂಗಳೂರು ಸಿಟಿ ಸರ್ವೀಸ್‌ನಲ್ಲಿ ನಷ್ಟ ಕಡಿಮೆ ಆಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅವರು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ.

ಎಲ್ಲಾ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ಇರುತ್ತದೆ ಬಸ್ಸಿನ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಹೆಚ್ಚು ಇರುವಾಗ ಇದರಲ್ಲಿ ರಾಸ್ ಆಗುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಸರಿಯಾಗಿ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿದರೆ ಈಗೇನು ರಾಸಾಗುತ್ತಿದೆ ಅದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬಹುದು. ಮತ್ತು ಜನಗಳಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನೂ ಒದಗಿಸಬಹುದು. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ 9 ಗಂಟೆಯಿಂದ 11 ಗಂಟೆಯವರೆಗೆ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳು ಶಾಲೆಗಳಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಮತ್ತು ನೌಕರರು ಆಫೀಸುಗಳಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಮತ್ತೆ ಸಾಯಂಕಾಲ 5 ಗಂಟೆಯಿಂದ 7 ಗಂಟೆಯವರೆಗೂ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ವಿಪರೀತವಾಗಿ ಓವರ್ ಲೋಡಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಬಸ್ ಟರ್ಮಿನಸ್‌ನಲ್ಲೇ ಸೀಟು ಸಿಕ್ಕುವುದು ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ನೋಡಿದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಸೌಕರ್ಯ ಅಷ್ಟು ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ತೀವ್ರವಾಗಿ ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಈ ಒಂದು ಚರ್ಚೆಗೆ ಅವಕಾಶಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಕೇಳಿಕೊಂಡೆ. ಈಗಾಗಲೇ ನಾನು ಹೇಳಿದಂತೆ ಶ್ರೀನಗರ ಮೈಸೂರು ಬ್ಯಾಂಕ್ ಕಾಲೋನಿ ಇಂದಿರಾನಗರ ಈಬಡಾವಣೆಗಳಿಗೆ ಬಸ್‌ಸೌಕರ್ಯ ಸರಿಯಾಗಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಆ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಬಸ್‌ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು. ಇದನ್ನು ಸಮಗ್ರವಾಗಿ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರಿಯಾದ ತೀರ್ಮಾನವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು. ಈ ಬಿ.ಟಿ. ಎಸ್. ಸರ್ವಿಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಲಂಚವನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು. ಮತ್ತು ಇದರಲ್ಲಿ ಆಗತಕ್ಕಂಥಾ ನಷ್ಟವನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಿ ಇದ್ದು ದಕ್ಷತೆಯಿಂದ ಮತ್ತು ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ನಡೆಯುವಂತೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಪೀಕ್ ಅವರ್ಸ್ ಸಿಚುಯೇಷನ್ ಮೀಟ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಎಂ. ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ. ಸಿಯವರು ಆಗಿಂದಾಗ್ಗೆ ಬಸ್‌ದರಗಳನ್ನು ರೈಜ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕುವುದಿಲ್ಲ. ಇದು ಸರಿಯಿಲ್ಲ. ಜನಗಳಿಗೆ ಬಸ್ಸಿನ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡದಿದ್ದರೆ ಜನಗಳಿಗೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಕಾರ್ಮಿಕರು ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳು ಮತ್ತು ಹೆಂಗಸರು ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಅವರು ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಯಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ರಿಕ್ಷಾದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದು ಕಷ್ಟ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅವರು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದು ಅನಿವಾರ್ಯವಾಗಿದೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದು ಅನಿವಾರ್ಯವಾಗಿದೆ. ಈ ಚರ್ಚೆಗೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಸೂಕ್ತ ಉತ್ತರವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು. ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಇದ್ದಾರೆ. ಅವರು ಈ ಚರ್ಚೆಯ ಮೇಲೆ ಮಾತನಾಡಿದ ಮೇಲೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಸೂಕ್ತ ಉತ್ತರವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಂ. ನಾಗಣ್ಣ (ಚಿಕ್ಕಹೇಜೆ).—ಸ್ವಾಮಿ, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಬಸ್ಸುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಶಾಮಣ್ಣನವರು ಬಹಳ ವಿಷದವಾಗಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ನಾನು ಹೇಳುವುದಾದರೂ ಇಷ್ಟೆ. ನನಗೆ ಬಸ್ಸಿನ ಬಗ್ಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಮಾಹಿತಿ ಇದೆ. 1930ನೇ ಇಸವಿಯಿಂದ 1952ನೇ ಇಸವಿಯ ವರೆಗೆ ನಾನು ಸಹ ಬಸ್ ಆಪರೇಟ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಬಿ.ಟಿ.ಸಿ. ಯವರು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ವಹಿಸಿಕೊಂಡಾಗ ಖಾಸಗೀಯವರು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಾಡಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಖಾಸಗೀಯವರಿಂದ ಅದನ್ನು ಬಿ.ಟಿ.ಸಿ. ಯವರು ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಖಾಸಗೀಯವರು ರಾಭವನ್ನು ಸಂಪಾದಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಆದರೆ ಖಾಸಗೀಯವರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ವಹಿಸಿಕೊಂಡ ಮೇಲೆ ಪ್ರತೀ ವರ್ಷವೂ ಇದರಲ್ಲಿ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಾ ಇದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾದರೂ ಏನಿದೆ. ಇದನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಸುವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆಸುವುದಕ್ಕೆ ದಕ್ಷತೆ ಸಾಲದು ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪಾಗುವಾದು. ಏಕೆಂದರೆ ಮಂತ್ರಿಗಾಗಲಿ ಅಥವಾ ಇತರ ಆಫೀಸರ್ಸ್‌ಗೆ ಆಗಲಿ, ಈ ಬಸ್ ಏನೆಂಬುದು ಕೂಡ ಗೊತ್ತಿರುವುದಿಲ್ಲ; ಮತ್ತು ಯಾವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆಸಬೇಕೆಂಬ ಗೊತ್ತಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅವರ ಅದಕ್ಷತೆಯಿಂದಲೇ ಲುಕ್ಸಾನು ಆಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು. ಇವರ ಜೊತೆಗೆ ಬಿ.ಟಿ.ಸಿ. ಮ್ಯಾನೇಜ್‌ಮೆಂಟಿನವರು ಏನು ವ್ಯವಹಾರ ಮಾಡಬೇಕೋ, ಅವನ್ನು ಮಾಡದೆ ಅದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಹೊಸ ಇಂಜಿನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು, ಅದನ್ನು ಹೊರಗೆ ಕಳಿಸಿ, ಪುನಃ ಅದನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಂತಹ ಸಂದರ್ಭಗಳು ಇವೆ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಅಲ್ಲಿರತಕ್ಕಂತಹ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಬಹಳ ಹಣ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ಹತ್ತೋಟಿಯಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಇನ್ನೂ ಸಾಧ್ಯವಾಗದಿರುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ, ಅವರು ಸಹ ಇದರ ಅವ್ಯವಹಾರಗಳಲ್ಲಿ ಕೈವಾಡ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಇವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಉತ್ಸಾಹೀ ಮಂತ್ರಿಯವರು ಬಂದಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ಅವರು ಎಷ್ಟು ಮಟ್ಟಿಗೆ ಸರಿಮಾಡುತ್ತಾರೆಂಬುದನ್ನು ಕಾದು ನೋಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಆದರೂ ನನಗೆ ಪೂರ್ಣ ಅಧನ್ನು ಸರಿಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಧೈರ್ಯವಿಲ್ಲ.

ಓದಗಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆ ರೀತಿ ಇಲ್ಲಿಯೂ ಜನರಿಗೆ ಓದಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನೊಂದು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಒಂದು ಅಡ್ವೈಜರಿ ಕಮಿಟಿ ಎಂಬುದಾಗಿದೆ. ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಬಗ್ಗೆ ಅಡ್ವೈಜರಿ ಕಮಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಯಾರ್ಯಾರು ಇರುತ್ತಾರೆ, ಅವರ ಜೊತೆಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಎಂ. ಎಲ್. ಎ. ಗಳು ಮತ್ತು ರೆಗ್ಯೂಲರ್ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ಸ್ ಯಾರಿರುತ್ತಾರೆ ಅವರಲ್ಲಿ ಕೆಲವರನ್ನು ಸೇರಿಸಿ ಒಂದು ಕಮಿಟಿಯನ್ನು ಮಾಡಿ ಅದರ ಮೀಟಿಂಗ್‌ನ್ನೂ ಕರೆಯಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಸಲಹೆಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಇಷ್ಟು ಹೇಳಿ, ನನಗೆ ಇಷ್ಟು ಹೊತ್ತು ಮಾತನಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಂಥ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ, ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

4-30 P.M.

† ಶ್ರೀ ವಾಟಾಳ್ ನಾಗರಾಜ್ (ಚಾಮರಾಜಪೇಟೆ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ಬಸ್ಸುಗಳ ಒಂದು ಸೌಲಭ್ಯದ ಬಗ್ಗೆ ಮಾತನಾಡುವಾಗ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿಗೆ ಸೇರಿದ 35 ಹಳ್ಳಿಗಳಿವೆ. ಈ 35 ಹಳ್ಳಿಗಳನ್ನು ಸೇರಿಸಿ ಸುಮಾರು ಆರು ವರ್ಷಗಳು ಆದರೂ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿನವರೂ ಸಹ ಅದಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾದ ಸಹಾಯ, ಸಹಕಾರವನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಕೊನೆಯದಾಗಿ ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್ ಸೌಕರ್ಯ ಕಡೆಯಿಂದ ಈ 35 ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಇರುವ ಜನರು ಯಾವ ಒಂದು ಸಹಾಯವನ್ನು ಹಾಗೂ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಪಡೆಯದೆ ವಿಫಲರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಆ ಬಗ್ಗೆ ಸುಮಾರು ಏಳೆಂಟು ವರ್ಷಗಳಿಂದಲೂ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿಗೆ ಅನೇಕ ಸಲಹಾಪತ್ರಗಳನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡು ಬಂದರೂ ಇವತ್ತಿನದಿವಸ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸೌಕರ್ಯಗಳಂತೂ ಅಲ್ಲಿ ಸಿಗುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಅನೇಕ ಕಾರ್ಮಿಕರು ಅಲ್ಲಿಂದ ಬಹಳ ದೂರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ಸರ್ಕಾರದವರೂ ಸಹ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಏನೊಂದು ತೀರ್ಮಾನವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲವೆಂದು ನಾನು ತೀವ್ರ ವಿಷಾದದಿಂದ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಾನು ಅತಿ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಒಂದು ವಿಚಾರವನ್ನು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಬೆಳಗ್ಗೆ ಮನುಷ್ಯ ಮನೆ ಬಿಟ್ಟು ಮತ್ತೆ ಮನೆಗೆ ಹಿಂದಕ್ಕೆ ಬರುವುದೇ ಈಗಿನ ನನ್ನುವೇಶದಲ್ಲಿ ತುಂಬಾ ಅಸಹನಂಬಕ ಯಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ಬಸ್ಸುಗಳ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ಸ್ ಆಗಿ ನೂರಾರು ಜನರು ಸತ್ತಿರುವುದನ್ನು ನಾವು ನೋಡಿದ್ದೇವೆ. ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುವ ಸಾಮಾನ್ಯ ಜನರನ್ನು ಗಮನಿಸಿನಡೆಯೇ ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ಬಸ್ಸುಗಳು ಅವರ ಇಚ್ಛೆ ಬಂದಹಾಗೆ ಹೋಗುತ್ತವೆ. ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಾಕ್ಟೀಸ್ ಇಲ್ಲದೇ ಇರತಕ್ಕ ಡ್ರೈವರ್ಸ್ ಹಾಗೂ ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್ ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು. ಸುಶಿಕ್ಷಿತರಾದವರನ್ನು ಅಲ್ಲಿ ನೇಮಿಸಬೇಕು. ದಿನ್ನೆಯಲ್ಲಿ ನಿಂತಿದ್ದಂಥ ಬಸ್ಸುಗಳೇ ಎಷ್ಟೋಸಾರಿ ಹಿಂದಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ ಜನಗಳ ಮೇಲೆ ಹರಿದುಹೋಗಿರತಕ್ಕ ದುರಂತಗಳ ನಿದರ್ಶನಗಳನ್ನು ನೋಡಿದ್ದೇವೆ. ಬೆಳಗ್ಗೆ ಎದ್ದು ಮನೆ ಬಿಟ್ಟು ಹೋದಾಗ ಮತ್ತೆ ಮನೆಗೆ ಬರತಕ್ಕದ್ದು ನಿಮ್ಮ ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ಬಸ್ಸುಗಳ ದುರಂತದಿಂದ ತಪ್ಪಿಸಿ ಕೊಂಡರೆ ಸಾಕು. ಆದರೆ ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನನ್ನ ಒಂದು ಸಲಹೆ ಏನೆಂದರೆ, ಆ ಪ್ರಕಾರ ಯಾರಾದರೂ ಬಸ್ಸುಗಳ ದುರಂತಕ್ಕೆ ಸಿಕ್ಕಿ ಸತ್ತರೆ ಕೂಡಲೇ ಅವರ ಕಡೆಯವರಿಗೆ ಕೊನೆಯ ಪಕ್ಷ ಐದು ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನಾದರೂ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಈ ಒಂದು ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಒತ್ತಾಯಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಹಿಂದೆ ರಾಜ್ಯ ಪಾಲರಾಗಿದ್ದಂಥ ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಧರ್ಮವೀರ ಅವರು ಇನ್ನುಮುಂದೆ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೇವೆ. ಸುಮಾರು ಎರಡುಮೂರು ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಕೆಟ್ಟುಹೋಗಿರತಕ್ಕ ಸುಮಾರು 70—80 ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಜಾಗ್ರತೆಯಾಗಿ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಿಸಿ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ತಿರುಗಾಡುವಂತೆ ತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರಾಗಲೀ, ಯಾರೇ ಆಗಲೀ ಓಡಾಡತಕ್ಕ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಡೆಸುವಾಗ ತುಂಬಾ ಜಾಗರೂಕತೆ ಬೇಕು. ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ಸ್ ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳುವ ಬಸ್ಸುಗಳೇ ಕೆಟ್ಟುಹೋಗುತ್ತದೆ. ಅಂತಹುಗಳನ್ನು ಜಾಗ್ರತೆಯಾಗಿ ರಿಪೇರಿಮಾಡಿಸಿಕೊಡಿ ಎಂದು ಅನೇಕ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಅನೇಕ ಜನರು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಿದರೂ ಸರ್ಕಾರ ಇದುವರೆಗೆ ಗಮನಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲವೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಸುಮಾರು 3 ತಿಂಗಳುಗಳಿಂದ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೂ ಮತ್ತು ಚೇರ್‌ಮನ್ನರಿಗೂ ಹೊಂದಾಣಿಕೆಯೇ ಇಲ್ಲ. ಅವರ ಈ ಒಂದು ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಚೇರ್‌ಮನ್ನರೇ ಒಂದು ಕಡೆ, ಮಂತ್ರಿಗಳೇ ಒಂದು ಕಡೆ. ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ನಲ್ಲಿ ಇವರಿಬ್ಬರ ಜಗಳದಲ್ಲಿ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ಸ್‌ಗೆ ಕಷ್ಟ. ಇದರಿಂದ ಏನು ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆಂದರೆ, ಇಬ್ಬರ ಗಂಡ ಹೆಂಡಿರ ಜಗಳದಲ್ಲಿ ಕೂನು ಬಡವಾಯಿತಂತೆ ಎಂಬುದಾಗಿ ಹೇಳಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಅವರುದೇ ಒಂದು ಡಿಸಿಷನ್ ಅಧರೆ, ಇವರದ್ದೇ ಒಂದು ಡಿಸಿಷನ್, ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್, ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾಗಿ

(ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಂ. ನಾಗಣ್ಣ)

ಇನ್ನೊಂದು ವಿಚಾರವೇನೆಂದರೆ ಪ್ರತಿ ದಿನವೂ ಈ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟು ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತಿವೆ. ಕಂಪೌಂಡ್ ಸಿಕ್ಕಿದರೆ ಕಂಪೌಂಡಿಗೆ ಹೊಡೆಯುತ್ತಾರೆ, ಮರ ಸಿಕ್ಕಿದರೆ ಮರಕ್ಕೆ ಹೊಡೆಯುತ್ತಾರೆ ಮತ್ತು ರಿಕ್ಷಾಗಳಿಗೆ ಹೊಡೆಯುತ್ತಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ—ಸ್ಪೀಡ್ ಚಕ್ ಮಾಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇವರಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲ. ಇಪ್ಪತ್ತಿನ ದಿವಸ ಪೋಲೀಸರು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಟಿಕೆಟ್ ಇಲ್ಲದೆ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಅವರು ಇವರ ದಾಕ್ಷಿಣ್ಯಕ್ಕೆ ಒಳಗಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅವರಿಂದಲೂ ಇದನ್ನು ಕಂಟ್ರೋಲ್ ಮಾಡುವುದ ಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಹಾಗೆಯೇ ಇಪ್ಪತ್ತು ಬಸ್ ಡ್ರೈವರ್ಸ್ ನಮಗೆ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ಸಿಕ್ಕಿದೆ, ಆದ್ದರಿಂದ ಹೇಗೆ ಬೇಕಾದರೂ ವರ್ತಿಸಬಹುದೆಂದು ತಿಳಿದುಕೊಂಡು ದೊಡ್ಡ ಮಂತ್ರಿಯವರು ಇದ್ದಹಾಗೆ ವರ್ತಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್ ಉಪಮಂತ್ರಿಯ ಹಾಗೆ ವರ್ತಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಿ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಯವರು ಒಂದು ಸ್ಪೀಡ್ ಚಕ್ಕಿಂಗ್ ಸ್ಕ್ವಾಡನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇದರಿಂದ ಬಹಳ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟುಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆಂದು ತಿಳಿಯುತ್ತೇನೆ. ಅದೂ ಅಲ್ಲದೆ ಇಂತಹ ಸ್ಕ್ವಾಡ್ ಮಾಡಿದ್ದರೆ ಅಲ್ಲಿ ದುಡ್ಡು ತಿನ್ನುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇದನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಇಷ್ಟು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್ (ಮಲ್ಲೇಶ್ವರಂ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಮಾನ್ಯ ಶಾಮಣ್ಣನವರು ಅನೇಕ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಈಗ ಮಾತನಾಡಿದ್ದಾರೆ. ನಾನಾದರೂ ಈ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ಬಗ್ಗೆ ಹೋದ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ, ಅಂದರೆ ಮಾನ್ಯ ಅಜೀಜ್ ಶೇಠರು ಈ ಕಡೆ ಇದ್ದಾಗ್ಯೆ, ಇವನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ತರಲೆ ನರ್ವಿಸ್ ಎಂದು ಕರೆದಿದ್ದೇವೆ. ಅದಕ್ಕೆ ನಾಲ್ಕು ಕಾರಣಗಳು ಇವೆ.

ಒಂದನೆಯದು ಈ ಬಸ್ಸುಗಳು ಹೋಗುತ್ತಿರುವಾಗ ಅಗಿಂದಾಗ್ಗೆ ನಿಲ್ಲುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ನಾವು ನೋಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಆಮೇಲೆ ಜನರು ಇಳಿದು ತಳ್ಳಿ ಮುಂದೆ ಕಳಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನೆಂದರೆ ಇದರ ಮೈಂಟೆನೆನ್ಸ್ ಬಹಳ ಕೆಟ್ಟ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಇದೆ. ಇವರು ವರ್ಕ್‌ಶಾಪ್ ಮೇಲೆ ಹತೋಟಿಯನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆಯೇ ಇಲ್ಲವೇ ಎಂದು ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ಇವತ್ತು ಬ್ರೇಕ್ ಡೌನ್ ಆಗಿರುವ ಬಸ್ಸುಗಳು ಬಹಳ ಇವೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಮೈಂಟೆನೆನ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಬಹಳ ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನೊಂದು ವಿಚಾರವೇನೆಂದರೆ ನೀವು ಇಲ್ಲಿ ಕೆಲಸಗಾರರ ಸಹಕಾರ ಸಹ ಪಡೆಯಬೇಕಾಗಿದೆ. ಮ್ಯಾನೇಜ್‌ಮೆಂಟಿನಲ್ಲಿ ಲೇಬರ್ ಪಾರ್ಟಿಸಿಪೇಶನ್ ಆಲ್ಲಿ ಇರಬೇಕು. ಅದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಇವತ್ತು ಈ ಬಸ್ಸುಗಳಿಂದ ಬರುವಂತಹ ಹೊಗೆ ಭುಗ್ ಭುಗ್ ಎಂದು ಬರುತ್ತಿದೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ವೈನ್ನೆ ಅಂತರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಕಾನಫರೆನ್ಸ್ ಡೆನ್‌ಮಾರ್ಕಿನಲ್ಲಿ ನಡೆಯಿತು. ಅದೇ ರೀತಿ ಪೋಲೆಂಡ್ ಮತ್ತಿತರ ದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಹೊಗೆಯಿಂದ ಉಂಟಾಗುವಂತಹ ಪೊಲ್ಯೂಶನ್ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚೆಯನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇಂತಹ ಹೊಗೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಏನಾದರೂ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ತಗೆದು ಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಅದನ್ನು ನಾವು ಒಂದು ಸೈಂಟಿಫಿಕ್ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ನೋಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅದನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಮೂರನೆಯದಾಗಿ ಏನೆಂದರೆ, ಬಸ್ಸುಗಳು ನಮ್ಮ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಯಾವ್ಯಾವ ಕಡೆ ನುತ್ತಾಡುತ್ತಿವೆಯೋ ಅದು ಬಹಳ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ. ಇವತ್ತು ಜಯನಗರದಿಂದ ರಾಜಾಜಿನಗರಕ್ಕೆ ಬಸ್ಸು ಇಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಜಯನಗರದಿಂದ ರಾಜಾಜಿನಗರ ವೈಯಾ—ಕೆ ಜಿ ನರ್ಕರ್ ಮಾಡ ಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ಜಯನಗರ—ಕೆ ಜಿ ನರ್ಕರ್—ರಾಜಾಜಿನಗರ ಮತ್ತು ಯಶವಂತಪುರಕ್ಕೆ ಕೂಡ ಒಂದು ಬಸ್ ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನೊಂದು ವಿಚಾರವೇನೆಂದರೆ, ಬಸ್ ಶೆಲ್ಟರ್ ಹಾಕತಕ್ಕದು. ಇವತ್ತು ಮಳೆ—ಬಿಸಿಲು ಇದ್ದಾಗ ಜನರಿಗೆ ನಿಂತುಕೊಳ್ಳಲು ಯಾವ ಸೌಲಭ್ಯವೂ ಇಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ಕೇಳುವಾಗ ಮಂತ್ರಿಯವರು ದುಡ್ಡು ಇಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ನಾನು ಹೇಳುವುದೇನೆಂದರೆ ನೀವು ಸಮಾಜವಾದವನ್ನು ಹೇಳಿ ಸಮಾಜ ಕಟ್ಟುವವರು. ದುಡ್ಡು ಇದ್ದರೆ ಖರ್ಚು ಮಾಡಿ ಆ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿ. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಜನರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಹೇಗೆ ಮಾಡುತ್ತೀರಿ? ಇವತ್ತು, ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟು ಎನ್ನುವುದು ಸೋಶಿಯಲಿಸ್ಟಿಕ್ ಪ್ಯಾಟರ್ನ್ ಆಫ್ ಸೊಸೈಟಿಯಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದವರು ಬಹಳ ಸಬ್ಸಿಡೈಸ್ ಮಾಡಿ ಜನರಿಗೆ ಒದಗಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಮಾಸ್ಕೋ ಮುಂತಾದ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ 5 ಪೈಸೆ ಕೊಟ್ಟರೆ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ 10 ಮೈಲಿ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಅಲ್ಲಿ ಟೀಚರ್ಸ್ ಮೀನ್ಸ್ ಆಫ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟನ್ನು ಜನರಿಗೆ

(ಶ್ರೀ ವಾಟಾಳ್ ನಾಗರಾಜ್)

ನಡೆಯುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಇನ್ನೊಂದು ಬಹಳ ಗುರುತರವಾದ ವಿಷಯವನ್ನು ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಬೇಕಾಗಿದೆ. ಗರ್ಭಿಣಿ ಹೆಂಗಸರೇನಾದರೂ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಹೊರಟರೆ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಪಾಣಿಪ್ರಾಶನ ಅನ್ನಪ್ರಾಶನಕ್ಕೆ ಹೋಗಬೇಕಾದಾಗ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲೇ ಪ್ರಸವವಾಗುತ್ತದೆ. ಅವರಿಗೆ ಮಕ್ಕಳು ಅಲ್ಲಯೇ ಆಗುತ್ತದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಅನೇಕ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ನಾನು ನೋಡಿದ ಹಾಗೆ, ಬಸ್ಸಿನ ಬೆಲ್ಟ್ ಒಂದು ಕಡೆ ಹೋಗಿರುತ್ತದೆ. ಟೈರ್ ಒಂದು ಕಡೆ ಬಿದ್ದಿರುತ್ತದೆ. ಡ್ರೈವರ್ಸ್ ಸ್ಟೀರಿಂಗ್ ಒಂದು ಕಡೆ ಹೋಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ರಸ್ತೆ ಬಿಟ್ಟು ಮನುಷ್ಯರ ಮೇಲೆ ಹಾಗೂ ಮನೆಗಳಿಗೆ ನುಗ್ಗಿ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ಸ್ ಆಗಿರುವುದನ್ನು ನಾನು ನೋಡಿದ್ದೇನೆ. ಅನೇಕ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಮಕ್ಕಳನ್ನು ಹೇಗೆ ಮಾಡಿರತಕ್ಕ ಪ್ರಸಂಗಗಳೂ ಕೂಡ ನನ್ನ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಂದಿದೆ. ಇಂತಹ ವಿಷಯಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ನಾನು ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ಮ್ಯಾನೇಜ್‌ಮೆಂಟಿನವರಿಗೆ ತಿಳಿಸಿದರೂ ಇವತ್ತಿನವರೆಗೂ ಯಾವ ಒಂದು ಸರಿಯಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಇದು ಇನ್ನುಮುಂದೆ ಸರಿಹೋಗಬಹುದೆಂದಿದ್ದರೆ, ಈಗ್ಗೆ ಮೂರು ತಿಂಗಳಿಂದಲೂ ಚೇರಮನ್ನರಿಗೆ ಹಾಗೂ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಏನೋ ವ್ಯಾಜ್ಯ ನಡೆದು, ಅವರು ಹೇಳುವುದೇ ಒಂದು, ಇವರು ಹೇಳುವುದೇ ಒಂದು, ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಇದೆಯೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ಇದನ್ನು ಕೂಡಲೇ ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಈಗ ಒತ್ತಾಯಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಇಷ್ಟು ಹೇಳಿ, ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ಕೆ. ಪ್ರಭಾಕರ್ (ವರ್ತೂರು).—ಇವತ್ತು ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಒಂದು ವಿಷಯ ಚರ್ಚೆಗೆ ಇದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ನಾನು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ, ಹೋಗಿ ಬರುವ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಟ್ಟುಹೋಗಿರಕ್ಕ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯೇ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅನೇಕ ಬಸ್ಸುಗಳು ಜನಗಳ ಮೇಲೆಯೇ ಹರಿಯುತ್ತವೆ. ಅನೇಕ ಬಸ್ಸುಗಳು ರಿಪೇರಿಗಾಗಿ ಹೋಗಿವೆಯೆಂದು ಯಾವಾಗಲೂ ವರದಿಗಳು ಬರುತ್ತಲೇ ಇರುತ್ತವೆ ಇದರಿಂದ ನನ್ನ ನಲಹೆಯೇನೆಂದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕಾಮುತ್ತಾರೂ ಅನೇಕ ಇಂಡಸ್ಟ್ರೀಸ್ ಗುಂಟು, ಐ. ಟಿ. ಐ. ಮತ್ತು ಎಚ್. ಎಂ. ಟಿ. ಬಸ್ಸುಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ 400 ಇವೆ. ಆ ಕಂಪೆನಿಯವರೇ ಇವತ್ತಿನ ಬಸ್ಸುಗಳು ಏನೇನು ಸಾಲದು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಅಂದಮೇಲೆ ಇದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಕಂಟಕ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿದೆಯೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಅದೇನೂ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು. ಇದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಈ ಎಲ್ಲಾ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಇಲಾಖೆಯವರು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ನಡೆಸಿದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು. ಆದರೆ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಏನೇನು ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕೆಂಬುದು ಬಹು ಮುಖ್ಯ. ಅನೇಕ ಟ್ರಿಪ್ ಸರ್ವಿಸ್‌ಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯ. ಈ 400 ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಆಗಾಗ್ಗೆ ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಂಡರೆ, ನಮಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಸಹಾಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ನಮಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳಿಲ್ಲ. ಅವಕ್ಕೆ ಕೊಟ್ಟಿರುವ ದುಡ್ಡು ಸಹ ಸಾಲದು. ವರ್ಕ್‌ಷಾಪ್‌ಗಳು ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದ್ದರೂ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಮಾತ್ರ ಹೆಚ್ಚಿಲ್ಲ. ಹಾಗೆಯೇ ಇರುತ್ತವೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನೂ ಸಹ ನಾವು ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಂಡರೆ ನಮಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಉಪಕಾರವಾಗುತ್ತದೆ. ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೂ ಸಹ ಸಹಾಯವಾಗುವುದೆಂದು ನಾನು ನಲಹೆಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಇಲಾಖೆಯವರು ಇವನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಳ್ಳುವಂತೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಮನವಿ ಮಾಡಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

† SRI AZEEZ SAIT (Minister for Labour).—Mr. Deputy Speaker Sir, at the cutset I start giving reply to the points raised by Sri Vatal Nagaraj. Sri Vatal Nagaraj has made a very uncharitable remark that because of the lack of harmony between the Chairman of the M.S R.T.C. and the Minister for Transport, the affairs of the M.S.R.T.C. and the Bangalore Transport Service have gone bad to worse. I dismiss the very allegations at the first instance by saying that there is complete harmony between the Chairman and the Minister. In fact, the things are moving very fast. Even this morning I went to the M.S.R.T.C. Office and met the Chief Mechanical Engineer and the Deputy Chief Mechanical Engineer and discussed some important matters. It is unfair

on the part of the Hon. Members to condemn the concern without knowing the details. Of course, there are certain things about which the M.S.R.T.C. is not able to cope up and meet the needs and demands of the public. About 300 buses are off the road and we have now decided and chalked out a programme that within 3 months all the buses shall be repaired in Regional Workshops and Divisional Workshops and we will engage outside workshops to repair all the buses within three months. Therefore, I assure the House that all the buses will come back to the road within the stipulated period. Sri Vatal Nagaraj was telling that the buses of B.T.S. help the pregnant women to deliver in the bus itself, and they need not go to the Vani Vilas Hospital. I must say that person like Sri Vatal Nagaraj has never sat in a bus of late, and he after becoming the representative of the people is travelling in Ambassador Car and he does not know how the buses are and how the passengers are travelling. I am forced to say something in reply to the the remarks of my elderly friend Mr. Naganna who said that those who are incharge of Transport do not know anything about motor mechanism or motor business or transport business. Sir, Mr. Naganna knows about me and my family. I know what transport is right from my childhood. From past experience, I am in a position to assess the situation in the M.S.R.T.C. and point out the loop-holes and lapses which have been there, after occupying my present position. The only thing is that I have not given wide publicity nor I am in the habit of giving publicity. I have moved in buses. The whole difficulty in respect of B.T.S. is this. Bangalore City has developed so much and the population has grown so rapidly from 1961 to 1971, when the census figures were given. I admit that the B.T.S. has not been able fully to cope up with the increasing population and growth of extensions, but I would like to assure the House that I wish to take remedial measures. I have been insisting upon the M.S.R.T.C. to have a Research Bureau for the entire Corporation, so that it should be a guiding factor regarding areas requiring buses during peak hours, areas which do not require so many buses and areas which require more buses. This is quite essential for a Corporation like this.

Then, I wish to take up the question of running buses in rural areas. Here, I would like to refer to Mr. Vatal Nagaraj's remarks.

ಶ್ರೀ ವಾಟಾಳ್ ನಾಗರಾಜ್.—ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಆ 35 ಗ್ರಾಮಗಳನ್ನು ನೋಡಿಯೇ ಇಲ್ಲ. ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಬರೆದು ಕೊಟ್ಟರತಕ್ಕ ಪಟ್ಟಿಯನ್ನು ನೋಡಿ ಇವರು ಮಾತನಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಖಂಡಿತ ಒಪ್ಪತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ... .....

Sri AZEEZ SAIT. – It is an admitted fact that I come from the City of Mysore and my friend Mr. Vatal Nagaraj comes from Vatal village. I come from urban area. I do admit that I have not that much of experience regarding villages But I am forced to say that Mr. Vatal Nagaraj has now lost contact with the villagers and I have more contact with them. I am not quite sure whether the B.T.S. are moving towards villages or not, If it is not moving towards villages, I will see what arrangements can be made to see that facilities are given to them.

(SRI AZEEZ SAIT)

I have certain data here, which I wish to place before the House. The Bangalore Transport Service is operating passenger services in a belt of 20 K.Ms. from the Municipal Corporation limits. The approximate area thus covered is more than 400 square kilometres. The present operation is controlled by 5 Depots, three of which are situated in Shantinagar and one each at Jayanagar and Hosahalli. The services mostly radiate from three major stands, *i.e.*, City Market, Kempegowda Circle and Shivajinagar.

The population of Bangalore which stands at 17.50 lakhs as per 1971 figures has a considerable floating population. The M.S.R.T.C. caters to the travelling needs of this major Metropolitan City with a fleet of Leylands and Tata Buses. An average of 352 buses are on road every day carrying 3.17 lakhs passengers per day covering 67,124 K.Ms.

The principle adopted for transporting the passengers is to provide the maximum facility at areas where there is a maximum concentration. It is also our endeavour to see that the buses are utilised throughout the day and the passengers are provided with facilities at both the Terminals of the routes. While enforcing these principles, a survey is undertaken by a technique known as waiting time survey. All major enroute points are covered and at many points shuttles are also operated. The average waiting time has been considerably reduced at enroute points like Malleswaram 8th Cross, Malleswaram Circle, Swastik, T. K. Circle, S. R. Circle, etc., where the concentration of passengers is found to be heavy.

While undertaking such operations, it is ensured that only such roads which have been declared suitable for heavy vehicular traffic and notified as such by the Police, Municipal Corporation and Town Planning Authorities are undertaken for operations.

It is the endeavour of the Corporation that while entering new extensions a minimum of 50 feet road is adopted, so that the incidence of accidents and the turn-over of operation are better controlled. While providing such facilities, the recommendations of different Passengers' Associations as well as the Members of the Divisional Advisory Council are kept in view. The officials of Traffic Operations keep in constant touch with the suggestions of such Associations while planning the operations. A golden mean between the operating efficiency and the needs of commuters is evolved.

I would like to refer here to the suggestion of hon. Member Sri M. S. Krishnan that Members of the Legislature who are in the City of Bangalore should be consulted. I will see that action is taken to consult the M. L. As and Corporators and other Corporation authorities and the Traffic Police and that decisions of importance are taken only after inviting them and consulting them regarding the running of the B. T. S. Services.

At present the fleet of B. T. S. consists of about 2/3 Leylands and 1/3 Tata. The fleet has been strengthened over a period of years and last year we added 20 new and 47 re-conditioned buses.

It is proposed to augment the fleet by 10 Tata and 40 Leylands over the current year. This is expected to further ease the situation. It is true that some of the buses are old, but there has been a difficulty of replacements on account of inadequacy of chassis. This has resulted mostly on account of the strike of M/s. Ashok Leylands and M/s. Simpson Group of Industries. The emergency in the year 1971-72 had further aggravated the situation. Since M/s. Ashok Leylands have now re-opened, it was hoped that the situation would considerably improve. But unfortunately, the same situation still continues. We have decided to go in for Bed Fords and Dodge.

The Mysore State Electricity Board has taken up a phased programme for the removal of overhead lines, so as to facilitate the operation of Double Decker buses. However, on account of the over-bridges and other bottle-necks, some of the heavy extensions like Rajajinagar, Malleswaram, Gandhi Bazaar, Chamarajapet, cannot be connected by a Double Decker. However an experimental bus run between Jayanagar and City Railway Station is on hand. Ulsoor has been provided with a double decker connecting Shivajinagar.

Bus Shelters : At present there are 146 shelters in use. 5 more were constructed in the year 1971-72. It is proposed to construct 15 shelters and 20 queue railings during the current year. Negotiations regarding suitable sites and clearance from the Police Authorities are actively on hand to expedite these constructions.

The control at crowded enroute points is being exercised by providing queue railings. Such queue railings have been installed at Ulsoor, Shivajinagar, Malleswaram, City Railway Station and a few points in City Market.

Accidents : It is true that the number of accidents in Bangalore City has attracted the public attention. However in many instances, the BTS Drivers have not been held guilty. The comparative study of accident rates amongst the Metropolitan Cities of India reveals that the Bangalore Transport Service has the lowest accident rate at 1.03 lakh Kilometers. The figures for Hyderabad, Ahamedabad, Bombay, Delhi, Calcutta are of a higher order ranging from 2 to 11.24, the highest being Calcutta at 22 80.

To overcome the accidents, the MSRTC has taken up a Training Scheme to train the Drivers and educate the Traffic Inspectors in dealing effectively with the cases of accidents. Disciplinary measures have been taken against more than 25 Drivers, where the Drivers were found to be at fault.

(SRI AZEEZ SAIT)

Public Complaints : It is gratifying to note that the public complaints have been steadily on the decline and the complaints which were of an order of 60 in the beginning of the year have been brought down to 30 in the months of February and March.

Public Relations Cell has been set up under an officer to contact every complainant who has a specific grievance against the behaviour of the crew, irregular operations etc. The members of rate payers' Association are periodically contacted.

The Chairman, M.S.R.T.C. had also addressed the Members of the Bangalore City Corporation on two occasions and met the Commuters Associations to ascertain the grievances to undertake remedial measures.

Concerted efforts will be put forth to reduce the complaints.

By rigorous checks and cross-checks, on operational efficiency of more than 90 per cent of the proposed trips has been maintained.

Growth of B. T. S. : The operations of BTS have grown up by three-fold from 1957-58 to 1971-72. The following figures would indicate that the growth of transport facilities has kept pace with the growing population. However, such commuters who are not tied down by office timings may plan their travel during slack hours and co-operate with Transport Authorities in mitigating the hardships during peak hours.

			1957-58	*1971-72*
1	Number of Schedules	...	105	344
2	Scheduled Kilometres	...	20,782	67,124
3	Average vehicles on road per day	...	116	352
4	Average number of passengers carried per day (in lakhs)	...	1.10	3.17
5	Rate of Accident per lakh kilometres	...	3.41	1.03
6	Rate of Break-downs per 10, 000 kilometres	...	6.03	3.62

Future Programme Depots

For better decentralisation of operations and greater effective control, a Depot is under construction at Indiranagar.

It is also programmed to construct one more Depot at Subhashnagar.

Besides, we are now undertaking a sample survey about mini-buses. These 10 mini-buses would be having a privileged class of passengers who would obtain passes—office-goers, advocates, school-goers.

The chief idea is to reduce the rush in other buses at peak hours, and I am sure that by the introduction of these mini-buses we will be able to improve the service and if it proves successful, we can add even some thing more.

Further it was told that buses from Jayanagar to Rajaji Nagar and from Rajaji Nagar to Yeswantapur should be plied. I will assure this House that this will be considered.

Regarding smoke, Sir, many Hon'ble Members suggested that smoke nuisance should be avoided. This happens for two reasons: (1) adulteration of diesel and (2) oil is adulterated. That is how smoke is caused. Now there is a way out for it. In Madras, they have taken the exhaust pipe up instead of allowing smoke on the ground. I am thinking that even if the smoke cannot be controlled, we can just think of having exhaust pipe towards the sky so that this may not be a nuisance to the public.

Many other suggestions have been made by the Hon'ble Members, there are four which should call for an answer:

(1) how are we going to manage peak-hour rush;
(2) how do we avoid losses;
(3) how many new buses are you going to put on the road;
(4) how are we going to end corruption?

Regarding the suggestion made by Sri Prabhakar, I do not think that a private company may give their buses for plying under the BTS. I do not, how far it will be correct.

Regarding peak hour rush, as I said, I am planning to have a research bureau in the BTS and I am also thinking of adding some buses. Actually, last year 30 buses were withdrawn from the BTS.

Sri M. S. Krishnan was telling that it should be subsidised travelling facility. In foreign countries, this subsided system is provided by collecting a surcharge from the taxation. If the Corporation—I would like to discuss with my Hon'ble friend Sri Basavalingappa, the Hon'ble Minister for Municipal Administration. If they allow me to have a surcharge from the residents of Bangalore, we can equate loss from the BTS and I am sure we can give more and better facilities for transport. Otherwise, we have to keep on with this loss.

Another thing to avoid loss, I am thinking is that the law which we have should be strictly enforced to punish the passengers who would be found in buses without a ticket, instead of taking action against the conductor. Particularly, I want to have a severe raid on the BTS from the Departmental security officers and punish the passengers who travel in buses without a ticket. If this raid continues for a month or so, I think people will become conscious and will get habituated to purchasing ticket. The question was posed to me that while there is loss in BTS, we are actually earning more in the Bombay Karnatak area and that is because passengers are in the habit of

(SRI AZEEZ SAIT)

demanding a ticket from conductors. Somebody questioned me: what about other areas? Particularly in BTS I am asking the conductors to collect money promptly. I want to take rigorous action by putting more raids on buses and then people will come to realise these are national undertakings and we should not enter buses without purchasing a ticket.

With a view to eradicating corruption, I am making a suggestion that arrangements may be made for opening ticket windows at bus stops wherefrom passengers may purchase tickets before getting into the bus. If this arrangement is followed, it will become easier for the Conductor also to issue tickets in the bus to the remaining passengers.

5-00 P.M.

I would like to assure hon. members Sriyuths Naganna and Shamanna that we have taken drastic measures to improve the services. It is hardly three months since this Ministry has assumed office and therefore we require some time to take more measures to improve the operations of the BTS buses.

Sri K. M. NAGANNA.—What about my suggestion to have a speed-checking squad to reduce accidents?

Sri AZEEZ SAIT.—I am not agreeable to have a speed checking squad. Instead of creating that special staff, I will see that steps are taken to control the speed of the vehicles automatically and no driver can drive a vehicle above a certain speed and mileage.

MR. DEPUTY SPEAKER.—The discussion raised by Sri T. R. Shamanna is concluded. Now discussions on the drought conditions prevailing in the State.

(ii) re: Drought Conditions in Several Areas of the State

†ಶ್ರೀ ಪೆಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ.—ಮಾನ್ಯ ಸಭಾಪತಿಗಳೇ, ರಾಜ್ಯದ ನಾನಾ ಮೂಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಒಂದು ನಾನ್ಯಷ್ಟಿಯ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಉದ್ಭವಿಸಿರುವ ಅಭಾವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನವನ್ನು ಸೆಳೆಯುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ 2½ ಗಂಟೆ ಕಾಲ ಈ ಚರ್ಚೆಯನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಮೇರೆ ತಾವು ಒಪ್ಪಿಗೆಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ಈ ರಾಜ್ಯದ ಹಲವಾರು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಮಳೆ ಯಾಗದೆ ರೈತರು ಕಳವಳಗೊಂಡಿರುವುದು ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಂದಿದೆ. ಮಳೆ ಆಗದೇ ಇದ್ದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಕಡೆ ಸರ್ಕಾರ ತಕ್ಕ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದೆ. ತದನಂತರ ಕೆಲವು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಮಳೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಅತಿವೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಅನಾಹುತವಾಗಿದೆ. ಉದಾಹರಣೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಪರಿಹಾರ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ತುರ್ತಾಗಿ ಒದಗಿಸಿದ್ದಾರೆಂದು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ ಆದರೆ ಈಗೊತ್ತು ಏನಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದ ಸುಮಾರು 10 ಪರ್ಸೆಂಟು ಇರತಕ್ಕಂಥ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸಾಯಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯವಾಗಿರತಕ್ಕಂಥ ಭೂಮಿ ಮಳೆಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ನಿಂತಿದೆ. ಈಗೊತ್ತು ರೈತ ತನ್ನ ವ್ಯವಸಾಯ ವೃತ್ತಿಯನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿರತಕ್ಕಂಥ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಮಳೆ ಆಗದೇ ಕೆಲವು ಕಡೆ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಮಳೆ ಆಗದೇ ಬೆಳೆ ನಷ್ಟವಾಗಿದೆ ಎಂದು ಪತ್ರಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಓದಿದ್ದೇವೆ. ಈಗೊತ್ತು ಸರ್ಕಾರದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೂ ಕೂಡ ಕೆಲವು ಕಡೆ ತೀವ್ರವಾಗಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಕೈಗೊಂಡಿದ್ದಾರೆಂದು ಪತ್ರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ವರದಿ ಆಗಿರುವುದನ್ನು ಓದಿದ್ದೇನೆ.

ಬಾಂಬೆ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ವಿಜಾಪುರ ಹಾಗೂ ಧಾರವಾಡ ಕಡೆ ಮಳೆಯಾಗಿ ಅನಾಹುತವಾಗಿದೆ. ಹೆಚ್ಚು ತೊಂದರೆಗೊಳಗಾಗಿರುವಂಥಾ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಪರಿಹಾರ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಪತ್ರಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಓದಿದ್ದೇನೆ ನನ್ನ ಮಿತ್ರರಾದ ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಮೈ. ಪಾಟೀಲರು ಅವರು ಮಾತನಾಡತಕ್ಕಂಥ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಅವರು ಒಂದು ಧಾಟಿಯಲ್ಲಿ ಹೋಗಿ ಬರಬಹುದು ಎನ್ನುವ ಕಾಲ ನೋಡುತ್ತಾ ಇದ್ದೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಕಳೆದ 3 ವರ್ಷಗಳಿಂದಲೂ ಹೆಚ್ಚು ಮಳೆಯಾಗದ ಅಲ್ಲಿಯ ಜನ ತೊಂದರೆಗೀಡಾಗಿರುವ ಸಂಭವವನ್ನು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಕುಡಿಯುವ ನೀರಿನ ಅಭಾವ ಇದೆಯೆಂದು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಕೊಯಿನಾ ನದಿಯಿಂದ ನೀರನ್ನು ಬಿಡತಕ್ಕಂಥಾ ಒಂದು ಒಪ್ಪಂದವನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಅವರು ನೀರನ್ನು ಇನ್ನೂ ಬಿಟ್ಟಿಲ್ಲ ಎಂದು ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ನೀವು ಏನು ಒಂದು ನಿರ್ಣಯ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೀರೋ ಅಂದರೆ ನಾವು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಅವರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟು ಅದಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ ನೀರನ್ನು ಕೊಡುವುದು ಅಂತ ಏನು ಒಂದು ಒಪ್ಪಂದ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದೀರೋ ಅದು ಇನ್ನೂ ಕಾರ್ಯಗತವಾಗಿಲ್ಲ. ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದ ಈ ನಿರ್ಣಯವು ಇನ್ನೂ ಫಲಕಾರಿಯಾಗಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವುದಕ್ಕೆ ವಿಶಾದಪಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅವರು ನೀರು ಕೊಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಏನು ಒಂದು ವಾಗ್ದಾನ ಮಾಡಿದ್ದರೋ ಅದು ಇನ್ನೂ ಕಾರ್ಯಗತವಾಗದೇ ಹೋದಮೇಲೆ ನಾವು ಏತಕ್ಕೆ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು? ನಾವು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಕೊಟ್ಟ ಮೇಲೆ ನೀರು ಕೊಡುವುದು ನ್ಯಾಯ. ನಮಗೆ ಇನ್ನೂ ನೀರು ಬಂದಿಲ್ಲ, ಆದುದರಿಂದ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಕೊಡುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ ಎಂದು ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯ.

ಇನ್ನು ಒಂದು ವಿಚಾರ ಏನೆಂದರೆ ಇವತ್ತು ಬಂದು ಸರ್ಕಾರದ ಹುಕ್ಕುಂ ಇದೆ. ಕ್ಷಾಮ ಪರಿಹಾರದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಜೂನ್ 30 ರವರೆಗೆ ಮಾಡುವಂತೆ ಆಶ್ವಾಸನೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ಆನಂತರ ಏನು ಮಾಡಬೇಕು ಎನ್ನುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಇನ್ನೂ ಆದೇಶ ಮುಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಆದುದರಿಂದ ಅವರು ಇದನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ. ದಯಮಾಡಿ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ತೀವ್ರವಾಗಿ ಆಲೋಚಿಸಿ ಆ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ರೆವಿನ್ಯೂ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಆದೇಶ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ತಿಳಿಸಲಿಚ್ಛಿಸುತ್ತೇನೆ. ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ನಾನಾ ಮೂಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದಂಥ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯಗಳು ಒಂದು ಅರ್ಧಮರ್ಧವಾಗಿ ಒಂದು ಅವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿವೆ. ಆದುದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ಹಣ ಕೊರತೆ ಇದ್ದರೂ ಪರವಾಯಿಲ್ಲ ಅರ್ಧಮರ್ಧವಾಗಿರುವ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಹಣವನ್ನು ಒದಗಿಸಿ ಆ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಜನರು ಬಹಳ ಕಷ್ಟಕ್ಕೆ ಈಡಾಗಿರುವಂಥ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ತೀವ್ರವಾದ ಎಲ್ಲಾ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನೂ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಒತ್ತಾಯಮಾಡಲಿಚ್ಛಿಸುತ್ತೇನೆ. ತಾವು ಈ ಕಡೆ ಇದ್ದಾಗ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡುವ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಇದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಪರ್ಮನೆಂಟ್ ಫ್ಯಾಮಿನ್ ಬೋರ್ಡನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿದಿರಿ. ಮತ್ತು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಹತ್ತಾರು ವರ್ಷದ ಅನುಭವ ಇದೆ, ಈ ಕ್ಷಾಮದ ಅಭಾವ ಈಗೊತ್ತೇನೂ ಹೊಸದಲ್ಲ, ಇದು ಆಗಿಂದಾಗ್ಗೆ ಬರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದಿರಿ. ಆದುದರಿಂದ ನಾನು ಹೇಳುವುದು ಏನೆಂದರೆ ಈ ವರ್ಷದ ಮಳೆ ಪ್ರಮಾಣ ಕಡಿಮೆ. ಮತ್ತು ಹಿಂದಿನ ಒಂದು ಅಂಕಿಅಂಶಗಳನ್ನು ನೋಡುವುದಾದರೆ ಮಳೆಯ ಒಂದು ಪ್ರಮಾಣವೂ ಕೂಡ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಖಾಯಂ ಆಯೋಗವನ್ನು ರಚನೆ ಮಾಡಿ, ವಾರ್ ಫುಟಿಂಗ್ ಮೇಲೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಬಗ್ಗೆ ತನ್ನದೇ ಆದ ಒಂದು ಆರ್ಥಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಒಂದು ಆಯೋಗವನ್ನು ನಾಮಕರಣ ಮಾಡುವುದು ಸೂಕ್ತವೆಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛೆಪಡುತ್ತೇನೆ. ಈಗೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಕೆಲವು ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ರೈತರು ಚಿಂತಾಜನಕ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿರುವುದರಿಂದ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದ ಸಾಲಗಳು ಏನು ಬರಬೇಕೋ ಅದನ್ನು ತಡೆ ಹಿಡಿಯಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇವೆ. ಅವರಿಂದ ವಸೂಲಾತಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಯಾವ ತರದ ಒತ್ತಾಯವನ್ನೂ ಹಾಕದೆ ತಾತ್ಕಾಲಿಕವಾಗಿ ತಡೆಹಿಡಿಯಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಒಂದು ಖಾಯಂ ಪರಿಹಾರವನ್ನು ಹುಡುಕದೇ ಹೋದರೆ ಚಿಂಪರರಿ ಮೆಷರ್ಸಿಂದ ಏನು ಕೆಲಸ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೀರಾ ಅದಕ್ಕೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಹಣ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತದೆಯೇ ಹೊರತು ಅವರಿಗೆ ಪರ್ಮನೆಂಟ್ ರಿಲೀಫ್ ಸಿಕ್ಕುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಒಂದು ಕಾರಣದಿಂದ ಸರ್ಕಾರ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ತೀವ್ರವಾಗಿ ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. 100 ಕ್ಕೆ 65–70 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಪ್ರದೇಶಗಳು ಆಗಿಂದಾಗ್ಗೆ ಕ್ಷಾಮಕ್ಕೆ ತುತ್ತಾಗಿರತಕ್ಕಂಥಾ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಶಾಶ್ವತವಾದ ಒಂದು ಪರಿಹಾರವನ್ನು ಕೂಡತಕ್ಕ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರ ಕೂಲಂಕಷವಾಗಿ ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈಗೊತ್ತಾ ಹಲವಾರು ಸ್ಕೀಮುಗಳನ್ನು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಮತಿಯಿಂದ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಇಂಪ್ಲಿಮೆಂಟ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿದೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಫಾರ್ಮರ್ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಏಜೆನ್ಸಿ ಇದೆ. ಇದು 2—3 ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಗತವಾಗಿರಬಹುದು. ಮೈಸೂರು,

(ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ)

ಬೀದರ್ ನುತ್ತು ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಫಾರ್ಮರ್ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಏಜೆನ್ಸಿಯಿಂದ ಏನು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ನಡೆಯತ್ತಾ ಇದೆಯೋ ಅದೇ ರೀತಿ ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಇಂತಹ ಒಂದು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡಿದರೆ ಆ ಪ್ರದೇಶದ ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ ರೀ ಫೈನಾನ್ಸಿಂಗ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ನಿಂದ ಹಣವನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ಕೇಂದ್ರದ ವತಿಯಿಂದ ಕ್ಷಾಮದ ದವಡೆಗೆ ತುತ್ತಾಗತಕ್ಕ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಯೋಜನೆಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯನ್ನು ಪ್ರಸರಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಸೂಕ್ತ. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದಲ್ಲಿ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಒತ್ತಾಯಪೂರ್ವಕವಾಗಿ ಹೇಳಿ, ಪರಿಹಾರ ಹೆಚ್ಚಾಗುವುದಕ್ಕೆ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಸೂಚಿಸುತ್ತೇನೆ.

ನಮ್ಮ ಸಂಶೋಧನೆ ಎಲ್ಲಿಯವರೆಗೂ ಹೋಗಿದೆ ಎಂದರೆ, ಮಳೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಕಡಮೆಯಾದರೂ ಬೆಳೆಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಿ ಬೀಜಗಳನ್ನು ಕಂಡು ಹಿಡಿಯುವುದರ ಕಡೆ ನಮ್ಮ ಆಗ್ರಿಕಲ್ಚರಲ್ ಯೂನಿವರ್ಸಿಟಿ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತಿದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಪತ್ರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಓದಿದ್ದೇನೆ. ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಕಾರ್ಯಸಾಧನೆಯಾಗಿದೆಯೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಆ ಕಡೆಗೂ ಕೂಡ ಹೆಚ್ಚಿನ ಗಮನ ಕೊಡುವುದು ಸೂಕ್ತ.

ಬಿಜಾಪುರದ ಉತ್ತರ ಭಾಗ ಬಹಳ ಕಠಿಣ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಧಾರವಾಡದ ನವಲಗುಂದ ತಾಲ್ಲೂಕು, ಬೊಂಬಾಯಿ ಮತ್ತು ಹೈದರಾಬಾದು ಕರ್ನಾಟಕದ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ತೀವ್ರ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇದೆ ಎಂದು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಸರ್ಕಾರ ಹೆಚ್ಚು ಆಸಕ್ತಿ ವಹಿಸಿ, ಈ ಸಮಸ್ಯೆಯನ್ನು ಬಗೆಹರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಇಂಥ ಸನ್ನಿವೇಶಗಳಿಗೆ ಒಳಗಾಗಿರುವ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಕಾಮಗಾರಿ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಮಾಡುವ ಬಗ್ಗೆ 30-6-72 ರಿಂದ ಕೆಲವ ಮಾಡಕೂಡದೆಂದು ಆದೇಶವನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ಏನು ಕೊಟ್ಟಿದೆ ಅದನ್ನು ಹಿಂತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಕಾಮಗಾರಿ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಪ್ರಾರ್ಥನೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ನಾನು ಮೊದಲೇ ತಿಳಿಸಿದ ಹಾಗೆ ಬಹಳ ವಸೂರಾತಿಯನ್ನು ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಉತ್ತಮವಾಗುವವರೆಗೆ ತಡೆಹಿಡಿಯಬೇಕೆಂದು ಸೂಚನೆ ಕೊಟ್ಟು, ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ವೈ. ಪಾಟೀಲ್(ಸಿಂದಗಿ).—ಮಾನ್ಯ ಸಭಾಪತಿಗಳು ನಮ್ಮ ಪ್ರಾರ್ಥನೆಯನ್ನು ಮನ್ನಿಸಿ ಬಿಜಾಪುರ ಜಿಲ್ಲಾ ದುಷ್ಕಾಳ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಚರ್ಚಿಸಲು ಅನುಮತಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ ಅವರನ್ನು ಅಭಿನಂದಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಇಡೀ ಬಿಜಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಉತ್ತರ ಭಾಗದ ಎಲ್ಲ ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳು ಅದರಲ್ಲಿ ದುರ್ದೈವಿ ಇಂಡಿ ಮತ್ತು ಸಿಂದಗಿ ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಎರಡು ವರ್ಷದಿಂದ ಮಳೆಯೇ ಇಲ್ಲ. ಹೋದ ವರ್ಷ ಸ್ವಲ್ಪ ಮಳೆಯಾಗಿ ರೂ. 40,000—00 ಗಳ ಹೈಬ್ರೀಡ್ ಸಜ್ಜೆ ಬೀಜ ಬಿತ್ತಿದ್ದು ಮಳೆಯ ಅಭಾವದ ಮೂಲಕ ಒಣಗಿ ಹೋಯಿತು. ಈ ವರ್ಷ ಇಂದಿನವರೆಗೆ ಒಂದು ಹನಿಯೂ ಮಳೆ ಇಲ್ಲದ್ದರಿಂದ ಹತ್ತಾರು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಶೇಂಗಾ ಬೀಜ ತಂದು ರೈತರು ಬಿತ್ತಿದೆ ನಿರಾಶೆಯಾದರು. ಸಾಲ ಮಾಡಿ ತಂದ ಬೀಜವನ್ನು ಆಹಾರವಿಲ್ಲದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ತಿಂದು ಬಿಟ್ಟರು. ಜೋಳದ ಧಾರಣೆ ವಿಪರೀತ ಏರಿದೆ. ದನಗಳಿಗೆ ಮೇವು ಸಿಗುವುದಿಲ್ಲ. ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಬೆಲೆಬಾಳುವ ಎತ್ತುಗಳನ್ನು ರೈತರು ಕೈಗೆ ಬಂದಂತೆ ಮಾರಹತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ತೋಟದ ಭಾವಿಗಳಿಗೂ ಕುಡಿಯುವ ನೀರಿನ ಭಾವಿಗಳಿಗೂ ನೀರು ಇಲ್ಲ. ಜನರು ಗಾಬರಿಯಾಗಿದ್ದಾರೆ. 72 3 ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಬೆಳೆಬಾರದಿದ್ದರಿಂದ ಅಲ್ಲಯ ಜನರ ಗತಿ ಏನಾಗಿರಬೇಕು, ಮಂತ್ರಿಗಳು, ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಮಾನವೀಯತೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ವಿಚಾರ ಮಾಡಿರಿ. ಬಿಜಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಬಡ ನೇಕಾರರ ಗೋಳು ಕೇಳುವವರೇ ಇಲ್ಲ. ಬಿಜಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಬಡವನದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಹರಿಜನರಿಗೂ ಹರಿಜನರಲ್ಲದವರಿಗೂ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಿಲ್ಲ. 100ಕ್ಕೆ 80ರಷ್ಟು ಜನರು ಕಡು ಬಡವರೇ ಆಗಿದ್ದಾರೆ. ಬಿಜಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆಯೂ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ 1:15 ಭಾಗವಾಗಿದ್ದು ಸರ್ಕಾರ ಲಕ್ಷ ಕೊಡಬೇಕು. ನನ್ನ ವಯಸ್ಸು ಈಗ 60 ವರ್ಷ. ಪ್ರತಿ ಎರಡು ವರ್ಷಕ್ಕೊಮ್ಮೆ ಬಿಜಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ದುಷ್ಕಾಳ ಬೀಳುತ್ತಲೇ ಇದೆ. ನಾನು ಕನಿಷ್ಠ 20-30 ಬರಗಾಲ ನೋಡಿದ್ದೇನೆ. ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಸರ್ಕಾರದವರು ಜೀವ ಹಿಡಿಯಲಕ್ಕಾದರೂ ಸಹಾಯ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರು. ಹಿಂದಿನ ಗವರ್ನರ್ ಶ್ರೀ ಧರ್ಮವೀರರು ಬಂದು ಸಂಚರಿಸಿ, ಕಲ್ಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತೇನೆಂದು ಗುಳಿಗೆಗಳನ್ನೇ ಕೊಟ್ಟು ಹೋದರು ಏನೂ ಮಾಡಲಿಲ್ಲ. ಜನತಾ ಸರ್ಕಾರ ಬಂದ ಬಳಿಕಾದರೂ ಕಲ್ಯಾಣ ಮಾಡುವರೆಂದು ತಿಳಿದಿದ್ದೆವು. ಸಿಂದಗಿ, ಇಂಡಿ ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ವಾರ ಸಂಚರಿಸಿ ಬಂದಿದ್ದೇವೆ. ಅಲ್ಲಯ ಜನರ ಗೋಳು ನೋಡಿದವರಿಗೆ

ಕಣ್ಣೀರು ಉದುರುತ್ತವೆ. ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗಂತೂ ಸರ್ಕಾರ ಬಂದು ನಾಲ್ಕು ತಿಂಗಳಾದರೂ ಏನೂ ಕೆಲಸ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರದವರು ದಯಮಾಡಿ ಬಡವರಿಗೆ ಕೂಲಿ ಒದಗಿಸಲು ಕೃಷ್ಣಾ ಮೇಲ್ದಂಡೆಯ ಯೋಜನೆಯ, ಇಂಡಿ, ಸಿಂದಗಿ ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಕಾಲುವೆ ಅಗೆಯುವ ಕೆಲಸವನ್ನು ತೀವ್ರ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಬೇಕು. ಮಾನ್ಯ ಬಾಪುಗೌಡರು ಕೃಷ್ಣಾ ಮೇಲ್ದಂಡೆ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಈ ಸರ್ಕಾರದವರು ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಕ್ಯಾಬಿಟ್ಟಿನ್ದಾರೆ ಅನ್ನುವ ಮಾತನ್ನು ನಾನು ನಂಬುವಾರೆ. ಈ ಮಂತ್ರಿ ಮಂಡಲದ ಮೇಲೆ ನನಗೆ ವಿಶ್ವಾಸವಿದ್ದು, ಕೃಷ್ಣಾ ಮೇಲ್ದಂಡೆ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಈ ಸರ್ಕಾರ ಮಾಡದೇ ಅಲಕ್ಷ್ಯ ಮಾಡಿದರೆ ಇಲ್ಲವೇ ಕೈಬಿಟ್ಟರೆ ಅದರ ಭಯಂಕರ ಪರಿಣಾಮ ಈ ಸರ್ಕಾರ ಮತ್ತು ಈ ಸರ್ಕಾರದ ಪಕ್ಷದವರು, ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ರಾಥೋಡರವರು ಮೊದಲಾದ ಎಲ್ಲ ಸದಸ್ಯರು ವಿಜಾಪೂರ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಬರುವುದೇ ಕಠಿಣವಾದೀತು.

ಅತೀ ಕೆಟ್ಟ ಆಡಳಿತಗಾರರೆಂದು ಬ್ರಿಟಿಶರನ್ನು ಓಡಿಸಿದೆವು. ಬ್ರಿಟಿಶರಿದ್ದಾಗ ಸಹ ಇಷ್ಟು ಕೊಂದರೆಯಾಗಲಿಲ್ಲ. ಇನ್ನು ಮಾಡುವ ದುಷ್ಕಾಳ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಮುಂದೆ ದುಷ್ಕಾಳ ಪ್ರತಿಬಂಧಿಸುವಂತಪುಗಳಾಗಿರಬೇಕು. ಹಿಂದೆ ಬ್ರಿಟಿಶರು ಬಡ ನೇಕಾರರಿಗೆ ಕಡಿ ಒಡೆಯುಲಕ್ಕೆ ಹಚ್ಚುತ್ತಿದ್ದರು ನೇಕಾರರ ಕೈಗೆ ಹೆಟ್ಟು, ಹತ್ತಿ, ರಕ್ತ ಸುರಿಯುವುದನ್ನು ಕಂಡಿದ್ದೇನೆ. ವಿಜಾಪೂರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಜನರು ಯಾರಿಗೆ ಹೇಳಬೇಕು. ಅಲ್ಲಯ ಜನರು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಪ್ರಜೆಗಳು ಹೌದೋ ಅಲ್ಲವೋ ಅಂತಾ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸವಾಲು ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಈ ದುಷ್ಕಾಳ ಕಷ್ಟ ನಮಗೆ ಎಂದು ತಪ್ಪುವದೋ ತಿಳಯದಾಗಿದೆ.

ಹಿಂದೆ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದವರು ದುಷ್ಕಾಳ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಶೋಧ ಮಾಡುವ ನಲುವಾಗಿ ರಾವ್ ಮೂರ್ತಿ ಕಮಿಟಿ ನೇಮಿಸಿದ್ದರು. ವಿಜಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆಯೇ ಭಾರತದ ಎಲ್ಲ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ದುಷ್ಕಾಳ ಬೀಳುವ ಜಿಲ್ಲೆಯೆಂದು ರಾವ್ಮೂರ್ತಿ ಕಮಿಟಿಯವರು ಅಭಿಪ್ರಾಯಪಟ್ಟಿದಾರೆ. ಪ್ರತಿ ಎರಡು ವರ್ಷಕ್ಕೊಮ್ಮೆ ದುಷ್ಕಾಳ ಬೀಳುವ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರಿ ರಿಪೋರ್ಟ್ಗಳಿಂದಲೇ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಮಾನ್ಯ ದೇವೇಗೌಡರು ಈಗ ನಡೆದ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಬಂದು ಮಾಡಬಾರದೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಸರ್ಕಾರದವರು ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಕೆಲಸಗಳನ್ನೇ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಬಂದು ಮಾಡುವ ಪ್ರಶ್ನೆ ಏಕೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಇಂದೇ ಸಾಕಷ್ಟು ಮಳೆಯಾದರೂ ಆರು ತಿಂಗಳವರೆಗೆ ಬೆಳೆ ಬರಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. 73 ಫೆಬ್ರುವರಿ ವರೆಗೆ ಜನರಿಗೆ ಕೆಲಸ ಬೇಕು. ವಿಜಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ 5 ಹೊಳೆ ಹರಿಯುತ್ತಿದ್ದರೂ ಇಂಡಿ, ಸಿಂದಗಿ ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಕೃಷ್ಣಾ ಮೇಲ್ದಂಡೆಯ ಹೊರತು ಬೇರೆ ಯೋಜನೆಗಳೇ ಇಲ್ಲ. ಈ ಯೋಜನೆಯಿಂದಲೇ ಇಂಡಿ, ಸಿಂದಗಿ ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳ ಕಲ್ಯಾಣವಾಗಬಲ್ಲದು. ಆದಕಾರಣ ಆ ಯೋಜನೆಯ ಇಂಡಿ, ಸಿಂದಗಿ ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳ ಕಾಲುವೆ ಕೆಲಸ ತೀವ್ರ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಬೇಕು.

2. ಪ್ರತಿ ಊರಿಗೆ 20 ರಂತೆ ನೀರಾವರಿ ಭಾವಿ ಮಂಜೂರು ಮಾಡಬೇಕು. 64 ಫ್ಯಾಮಿನ್ ಕೆಳಗೆ ಕನಿಷ್ಟ 200 ಸ್ಕೇರಸಿಟಿ ಭಾವಿಗಳನ್ನು ಮಂಜೂರು ಮಾಡಬೇಕು ಪ್ರತಿಯೊಂದು ವಿಭಾಗೆ ರೂ. 500-00 ನಬ್ಸಿಡಿ ಕೊಡಬೇಕು. ಸಾಧ್ಯವಾದಲ್ಲ ಕೊಳವೆ ನೀರಿನ ಭಾವಿಗಳನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು.

3. ನಮ್ಮ ಭಾಗದ ದನಗಳಿಗೆ ಹುಲ್ಲು ತಿನ್ನುವ ರೂಡಿ ಇರ್ಲಾ. ಬೇರೆ ಕಡೆಯಿಂದ ಹುಲ್ಲನ್ನು ತರಲಾರದೆ ಈಗ ಭಾವಿ ಇದ್ದವರಿಗೆ ದಾಳ ತೆಗೆಯಿಸಿ ಮೇವು ತಯಾರು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲು ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಭಾವಿಗೆ ರೂ. 1000-00 ಗಳಂತೆ ಮಂಜೂರ ಮಾಡಬೇಕು.

Sri S. M. SHEERANALY CHANDRASEKHAR.—What is the time allotted ?

Mr. DEPUTY SPEAKER.—No Hon. Member can raise any point when another Hon. Member is already on his legs.

Sri S. M. SHEERNALY CHANDRASEKHAR.—We have drought problem in our district also.

Mr. DEPUTY SPEAKER.—The hon. Member will please refer to the Rules of Procedure. It is not necessary that I should give chance to everybody. This is not a debate. It is only a discussion.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಎಂ. ಪಾಟೀಲ್.—4. ಈಗ ಅಪೂರ್ಣವಾದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಬೇಕು. ಮತ್ತು ರಸ್ತೆ ಇಲ್ಲದ ಊರುಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆ ಮಂಜೂರ ಮಾಡಬೇಕು.

(ಶ್ರೀ ವೈ. ಎಸ್. ಪಾಟೀಲ್)

5. ವಸರುವ ಕೆರೆಗಳು.—ಇವುಗಳಿಂದ ನೀರು ಬಸಿದು ಭಾವಿಗಳಿಗೆ ನೀರು ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಈ ಕೆರೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಸಿ ಭಾವಿಗಳಿಗೆ ನೀರು ಹೆಚ್ಚಾಗುವಂತೆ ಮಾಡಬೇಕು.

6. ನಣ್ಣ ನೀರಾವರಿ ಕೆರೆಗಳು.—ಈ ಕೆರೆಗಳನ್ನು ಅವಶ್ಯ ಮಾಡಿಸಬೇಕು. ಆದರೆ ಕೆರೆಗಳಲ್ಲಿ ಮುಳುಗಡೆಯಾಗುವ ರೈತರ ಹೊಲಗಳಿಗೆ ಬದಲಾಗಿ ಹಣ ಕೊಡುವದನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ನೀರುಣ್ಣುವ ಭೂಮಿಯನ್ನೇ ಕೊಡಬೇಕು. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಅತೀ ತೀವ್ರವಾಗಿ ಕಾಯಿದೆ ಮಾಡಬೇಕು ಕಂಡ ಕಂಡ ಕಾಯಿದೆ ಮಾಡಿ ಜನರಿಗೆ ತೊಂದರೆ ಕೊಡುವದಕ್ಕಿಂತ ಇಂಥ ಜನೋಪಯೋಗಿ ಕಾಯಿದೆಗಳನ್ನು ತೀವ್ರ ಮಾಡಿರಿ. ಇದರಿಂದ ನರಕಾರಕ್ಕೆ ಹಣದ ತೊಂದರೆಯೇನೂ ಬರುವದಿಲ್ಲ. ಪ್ರತಿ ಊರಿನ ಹತ್ತಿರವೇ ಕಡೆಗೆ ಪ್ರತಿ ಮೂರು ಮೈಲಿಗೊಂದು ನರಕಾರಿ ಕೆಲಸ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಬೇಕು.

7. ಬಂಡಿಂಗ್.—ಇದು ಅತೀ ಜರೂರ ಇದ್ದು ಎಲ್ಲ ಕಡೆ ಆಗಬೇಕು. ಆದರೆ ನರಕಾರ ದವರು ಈಗ ಎಷ್ಟೋ ಬಡ ರೈತರ ಹೊಲದಲ್ಲಿ ಹಾಕಿದ ಒಡ್ಡುಗಳ ಸಾಲ, ಹೊಲದ ಬೆಲೆಗಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಬಡ ರೈತರು ಹೊಲವನ್ನು ಮಾರಿ ಈ ಸಾಲ ತೀರಿಸುವ ಪ್ರಸಂಗಬಂದಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಬಡ ರೈತರ ಈ ಸಾಲವನ್ನು ನೂಟ ಬಿಡಬೇಕು. ಮತ್ತು ಪುಕ್ಕಟೆಯಾಗಿ ಒಡ್ಡು ಹಾಕಿಕೊಡಬೇಕು.

8. ನರಕಾರಿ ಸಾಲದ ಹಣ ವಸೂಲು ಕೆಲಸ ಬಂದು ಇಡಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಅತೀ ಜರೂರ ತಿಳಿಸಬೇಕು. ಮಾನ್ಯ ಚೆನ್ನಬಸಪ್ಪನವರು ನಮ್ಮ ವಿನಂತಿಯನ್ನು ಮನ್ನಿಸಿ ನಾರ್ಮಲ್ ಕೆಲಸಗಳ ಮೇಲೆ ಬ್ಯಾಂಕ್ ತೆಗೆದು ಉಪಕಾರ ಮಾಡಿರುವರು. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು, ರೆವಿನ್ಯೂ ಮಂತ್ರಿಗಳು ತೀವ್ರ ವಿಜಾಪೂರ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಹೋಗಿ ಅಲ್ಲಿಯ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಅಭ್ಯಸಿಸಿ ಜನರ ತೊಂದರೆಯನ್ನು ದೂರ ಮಾಡಬೇಕು. ಭಾರತದ ಮಹಾ ಪ್ರಧಾನಿ ಇಂದಿರಾ ಗಾಂಧಿಯವರು ಬಡವರ ಕೈವಾರಿ ಎಂದು ತಿಳಿದು ಬಂಗಾರದಲ್ಲಿ ತೂಗಿದರು. ನೀವು ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬಡವರ ಕೈವಾರಿಗಳೆಂದು ಹೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೀರಿ. ಬರೇ ಮಾತಿಂದ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಕೃತಿ ಮಾಡಿ ತೋರಿಸಿರಿ. ಮಾನ್ಯ ಬಸವಲಿಂಗಪ್ಪನವರು ಬಡವರಿಗೆ ಮನೆ ಕಟ್ಟಲು ಸ್ಥಳ ಕೊಡಿಸುವುದು ಸುತ್ತ, ಅನ್ನವಿಲ್ಲದವರು ಇರುವುದರಲ್ಲಾ. ನೀರಾವರಿ ಯೋಜನೆ ಮಾಡಿ ಅನ್ನ ಸಿಗುವಂತೆ ಮಾಡಿರಿ. ಕೃಷ್ಣಾ ಮೇಲ್ದಂಡೆ ಯೋಜನೆ. ದೋಣಿ ನದಿ ಯೋಜನೆ ಇತ್ಯಾದಿ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಪಕ್ಷಪಾತ ಮಾಡದೆ ಅತೀ ತೀವ್ರವಾಗಿ ಮುಗಿಸಿ ಇಂಡಿ, ಸಿಂದಗಿ ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ಜನರಿಗೆ ಅನ್ನ ಸಿಗುವಂತೆ ಮಾಡಲೆಂದು ವಿನಂತಿಸಿ, ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

5-30 P.M.

[MADAM SPEAKER in the Chair]

† Sri BAPU RAO PATIL (Aurad).—[In Urdu]

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಂ. ನಜ್ಜನ್ (ಮುದ್ದೇಬಿಹಾಳ್).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ನಮ್ಮ ಬಿಜಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ದುಷ್ಕಾಳದ ಬಗ್ಗೆ ಶ್ರೀ ಎಸ್.ವೈ. ಪಾಟೀಲರವರು ಇಲ್ಲಿ ಕಳಕಳಿಯಿಂದ ಎಲ್ಲ ವಿಚಾರಗಳನ್ನೂ ತಿಳಿಸಿದರು. ನಿಜವಾಗಿಯೂ ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬಹುದಾರುಣವಾಗಿದೆ. ಇಲ್ಲಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ನಮ್ಮ ನರಕಾರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಖಾತರಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ನಿಜವಾಗಿಯೂ ನಾವು ಈ ಜಿಲ್ಲೆ ಬಗ್ಗೆ ಎಷ್ಟು ಹೇಳಿದರೂ ಅದು ಗೊರ್ಕಲ್ಲ ಮೇಲೆ ಮಳೆ ಸುರಿದಂತೆ ಆಗಿದೆ. ಇಂತಹ ದುಷ್ಕಾಳದ ಬವಣೆಗೆ ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆ ಸಿಕ್ಕಿದೆ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಕಳಕಳಿಯಿಂದ ನಾನು ಮಾನ್ಯ ನರಕಾರದಲ್ಲಿ ಹೇಳಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಇಲ್ಲಿ ಸಾಧ್ಯವಿದ್ದ ಎಲ್ಲ ಕೆಲಸಗಳನ್ನೂ ದುಷ್ಕಾಳದಲ್ಲಿ ಕಷ್ಟಪಡುತ್ತಿರುವ ಬಡಜನರಿಗಾಗಿ ಕೂಡಲೇ ಮಾಡಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ನಮ್ಮ ಬಿಜಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಗೆಜೆಟೀರ್‌ನ್ನು ಹೊರಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ಯಾರಾದರೂ ಓದಿ ನೋಡಿದರೆ ಅವರಿಗೆ ನಿಜವಾಗಿ ಬಿಜಾಪುರವಲ್ಲರುವ ಸ್ಥಿತಿಯು ಅರಿವಾಗುತ್ತದೆ. ಕಳೆದ ಹದಿನೈದು ವರ್ಷಗಳಿಂದಲೂ ಈ ಜಿಲ್ಲೆ ದುಷ್ಕಾಳಕ್ಕೆ ಸಿಗುತ್ತಲೇ ಇದೆ. ಬಿಜಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಬರಗಾಲಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಸಿಕ್ಕಿ ಕಷ್ಟಗಳಿಗೆ ತುತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಾಸ್ತವಾಂಶಗಳನ್ನು ಗಮನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಕ್ಷಾಮ ನಿವಾರಣೆಯ ಎಲ್ಲ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಇಲ್ಲಿಗೆ ಮೊದಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಇಡೀ ಬಿಜಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಐವತ್ತು ಕೆರೆಗಳೂ ಇಲ್ಲ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಆಗಾಗ್ಗೆ ನಮ್ಮ ಈ ಬಿಜಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆ ಬರಗಾಲಕ್ಕೆ

ತುತ್ತಾಗುತ್ತಿದೆ. ನನಗೆ ತಿಳಿದಿರುವ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಬೇರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಮಳೆ ಬೀಳುವ ಹಾಗೆ ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಮಳೆ ಬರುವುದೇ ಕಡಿಮೆ. ಕನಿಷ್ಟಪಕ್ಷ ಎರಡು ಮಳೆ ಬಂದರೂ ಕೂಡ ಮೊದಲ ಮಳೆಯಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಖರೀಫ್ ಪೀಕು ಮತ್ತು ಇನ್ನೊಂದು ಮಳೆ ಬಂದಾಗ ರಬೀ ಪೀಕು ತೆಗೆಯಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರ ಇಲ್ಲಗೆ ಮಳೆಯೇ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಬರುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಬಿಜಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆ ಮಳೆಗಾಲಕ್ಕೆ ಖಾತರಿಯಾದ ಪ್ರದೇಶವಾಗಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಎಲ್ಲ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ನಮ್ಮ ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಬೇಗನೆ ಆರಂಭಮಾಡಿ ಬಡಜನರಿಗೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಇಪ್ಪತ್ತೈದು ವರೆಗೂ ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಮಳೆಯೇ ಆಗಿಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಸರಕಾರದವರು ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆ ಬಗ್ಗೆ ವಿಶೇಷ ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕಳಕಳಿಯಿಂದ ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ ಮತ್ತು ಶಾಶ್ವತವಾದ ಪರಿಹಾರ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಇಲ್ಲ ಮಾಡಿಸಿಕೊಡಬೇಕು ಮತ್ತು ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲೂ ಬಾವಿಗಳನ್ನು ತೆಗೆಸಿ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ವಿನಂತಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಹೊಲದ ಸಮೀಪದಲ್ಲೂ ಬಾವಿಯನ್ನು ತೆಗೆಸಿಕೊಟ್ಟರೆ ಅದರಿಂದ ಬರುವ ಸ್ವಲ್ಪ ನೀರಿನಲ್ಲಾದರೂ ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿನ ಬೆಳೆ ಬೆಳೆಯಲು ಯತ್ನ ಮಾಡಬಹುದು ಮತ್ತು ಸ್ವಲ್ಪ ಬಡಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಮತ್ತು ಜನರ ಜೀವನ ಸುಧಾರಿಸಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಸಣ್ಣ ಹಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿಯೂ ಕೂಡ ಪರ್ಕುಲೇಷನ್ ಟ್ಯಾಂಕ್ಸ್ ತರಹ ಸಣ್ಣ ಹಳ್ಳಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ನೀರು ಬರುತ್ತವೆ. ಇದನ್ನು ಕಾಪಾಡಿಕೊಂಡು ಬರಲು ಸಹಾಯ ಮಾಡಬೇಕು. ಇನ್ನು ಉಲಮಟ್ಟಿ ಅಣೆಕಟ್ಟು ಒಂದನೇ ಹಂತವನ್ನು ಬೇಗನೆ ಮಾಡಿದರೆ ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಬಹು ಭಾಗಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ, ಇದನ್ನು ಮುಗಿಸಿಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಸರಕಾರದಲ್ಲಿ ಕಳಕಳಿಯಿಂದ ಪ್ರಾರ್ಥನೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಮಳೆ ಬರುವ ಪ್ರದೇಶಗಳೇ ಬಹು ಕಡಿಮೆ ಇರುವುದರಿಂದ ಇಲ್ಲಿ ಲಿಫ್ಟ್ ಇರಿಗೇಷನ್ ಸ್ಕೀಂಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತಂದರೆ ಇಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ಒಂದೆರಡು ಲಕ್ಷ ಎಕರೆ ನೀರಾವರಿಯಾಗಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಬರಗಾಲಕ್ಕೆ ಸಿಕ್ಕರುವ ಬಿಜಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸ್ಥಿತಿ ಇದರಿಂದ ಎಷ್ಟೋ ಉತ್ತಮವಾಗುತ್ತದೆ. ಲಿಫ್ಟ್ ಇರಿಗೇಷನ್ ಸ್ಕೀಂನ್ನು ಬೇಗನೆ ಮಾಡಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಮನವಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ನನ್ನ ಕ್ಷೇತ್ರವಾದ ಮುದ್ದೇಬಿಹಾಳ ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ಭೂಮಿಯಿಗುಣ ಬಹಳ ಉಪಯೋಗವಿಲ್ಲದೇ ಇದೆ. ಇದನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಾಡಬೇಕು, ದುಪ್ಪಾಳಿಕ್ಕೆ ಒಳಗಾಗಿರುವ ನಮ್ಮ ತಾಲ್ಲೂಕು ಕಡೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಸಿಕೊಟ್ಟು ಸಹಾಯ ಮಾಡಿಸಿ ಇಲ್ಲಿ ಕೆಲಸಗಳು ಬೇಗನೆ ಆಗುವಂತೆ ಚಾಲೂ ಮಾಡಬೇಕು.

ಬಿಜಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಕೆರೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಸರಕಾರ ಮಂಜೂರು ಮಾಡಿದ್ದರೂ ಅದು ಇನ್ನೂ ಆಗಲಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ಬೇಗನೆ ಕಾರ್ಯಗತವಾಗುವಂತೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ದುಷ್ಕಾಳಿದ ಬಗ್ಗೆ ಇರುವ ಎಲ್ಲ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನೂ ಬೇಗನೆ ಚಾಲು ಮಾಡ ಬೇಕೆಂದೂ ಮತ್ತು ನಮ್ಮ ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ಇಷ್ಟು ಮಾತಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟುದಕ್ಕಾಗಿ ಅವರನ್ನು ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ನಾಲ್ಕು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ವಿ. ಎನ್. ಪಾಟೀಲ್ (ಹುಮ್ನಾಬಾದ್).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ತಮ್ಮ ಮೂಲಕ ಮಾನ್ಯ ರೆವಿನ್ಯೂ ಸಚಿವರ ಗಮನಕ್ಕೆ ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ಇರುವ ಅಭಾವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲವು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಇದುವರೆಗೆ ಮಾತನಾಡಿದ ಸದಸ್ಯರು ಅನೇಕ ಬೇಡಿಕೆಗಳನ್ನು ತಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಇಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಈಗ ಅಭಾವ ಇರತಕ್ಕಂಥ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಪರಿಹಾರ ಕಾಮಗಾರಿ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಏನು ಮಾಡಿನುತ್ತಿದ್ದೀರಿ; ಅದನ್ನು ಇಕಾನಮಿ ಮೆಜರ್ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಮತ್ತು ಮುಳೆಯಾಗಿದೆಯೆಂಬ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಸಧ್ಯಕ್ಕೆ ನಿಲ್ಲಿಸಿದ್ದೀರಿ. ಇದರಿಂದ ಬಡ ಕೂಲಿಗಾರರಿಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ. ಇನ್ನು ಮುಂದೆಯಾದರೂ ಈ ಬಡ ಜನರ ಬಾಯಿಗೆ ಮಣ್ಣು ಬೀಳದಂತೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುವುದೇ ನಮ್ಮ ಇಂದಿನ ಮುಖ್ಯ ಉದ್ದೇಶವಾಗಿದೆ. ಈಗ ಸ್ವಲ್ಪ ಮುಳೆಯಾಗಿದ್ದರೂ ಸಹ, ಬೆಳೆ ಕೈಗೆ ಬರಬೇಕಾದರೆ 3—4 ತಿಂಗಳು ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಪರಿಹಾರ ಕಾಮಗಾರಿ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಮುಂದುವರೆಸುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ನಮ್ಮ ಬಿದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರವಲ್ಲದೆ, ರಾಯಚೂರು, ಬಿಜಾಪುರ, ತುಮಕೂರು ಮತ್ತು ಕೋಲಾರ್ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಸಾಕಷ್ಟು ಮಳೆಯಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಈಗ ಸ್ವಲ್ಪ ಮಳೆಯಾಗಿದ್ದರೂ ಸಹ ರೈತರಿಗೆ ಬಿತ್ತುವುದಕ್ಕೆ ಬಿತ್ತನೆ ಬೀಜ ದೊರೆಯುತ್ತಿಲ್ಲ. ರೈತರಿಗೆ ಬಿತ್ತನೆ ಬೀಜ ಒದಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಏನು ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದೆ ಎಂದು ಕೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಕೆ. ಜಿ. ಒಂದಕ್ಕೆ ಒಂದೂವರೆ ರೂಪಾಯಿ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಖಾರೀಫ್ ಬೆಳೆ ಬೆಳೆಯುವವರಿಗೆ ಬಿತ್ತನೆ ಬೀಜವನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರ ಕನಿಕರ ತೋರಿಸಬೇಕು. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ನವಾಜಪಾತುಕರು

(ಶ್ರೀ ವಿ. ಎನ್. ವಾಟೀರ್)

ಇದೇನಮಯವನ್ನು ದುರುಪಯೋಗ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ರೈತರನ್ನು ಶೋಷಣೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಶ್ರೀಮಂತ ವ್ಯಾಪಾರಿಗಳು ಬಜಾರ್‌ನಲ್ಲಿ ಕ್ವಿಂಟಾಲ್‌ಗೆ 130 ರೂಪಾಯಿಗಳಂತೆ ಖರೀದಿ ಮಾಡಿ ಅದಕ್ಕೆ ನವಣೆಯನ್ನು ಬೆರಕೆ ಮಾಡಿ ಕ್ವಿಂಟಾಲ್‌ಗೆ 200 ರೂಪಾಯಿಗಳಂತೆ ಮಾರಾಟ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಇಂತಹ ಸಮಾಜಘಾತುಕರು ಹಳ್ಳಿಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಇದ್ದಾರೆ. ರೈತರಿಗೆ 50 ಕೆ. ಜಿ. ಜೋಳವನ್ನು ಈಗ ಕೊಟ್ಟು ಬೆಳೆ ಬಂದ ಕೂಡಲೆ ಒಂದಕ್ಕೆ ಎರಡಷ್ಟು ಅಂದರೆ ಒಂದು ಕ್ವಿಂಟಾಲ್ ಜೋಳವನ್ನು ವಸೂಲು ಮಾಡುವುದು ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಸಾಕಷ್ಟು ಜೋಳವನ್ನು ಹಂಚದೇ ಇರುವುದರಿಂದ ಇದೆಲ್ಲಾ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಇದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಲು ಸರ್ಕಾರದವರು ಸಾಕಷ್ಟು ಜೋಳವನ್ನು ಹಂಚಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಇನ್ನೊಂದು ಮುಖ್ಯವಾದ ವಿಷಯವೇನೆಂದರೆ, ಎಲ್ಲ ಕಾಮಗಾರಿ ಕೆಲಸ ಪಾಗುತ್ತದೋ ಅಲ್ಲಯೇ ಕೂಲಿ ಹಣವನ್ನು ಕೊಡದೆ, ಕೂಲಿ ಪಡೆಯಲು ತಾಲ್ಲೂಕ್ ಹೆಡ್‌ಕ್ವಾರ್ಟರ್ಸ್‌ಗೆ ಬರಬೇಕೆಂದು ಬಿ.ಡಿ.ಓ. ಅವರು ಮತ್ತು ವಿಲೇಜ್ ಲೆವಲ್ ವರ್ಕರ್ಸ್ ಅವರು ಕೂಲಿಗಾರರಿಗೆ ಹೇಳುತ್ತಿರುವುದು. ಇದರಿಂದ ಕೂಲಿಗಾರರು ಒಂದು ರೂಪಾಯಿ 30 ಪೈಸೆ ಕೂಲಿ ಪಡೆಯಲು 3—4 ಗಂಟೆಗಳವರೆಗೆ ತಾಲ್ಲೂಕ್ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ ಕಾಯಬೇಕಾದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬಂದಿವೆ. ಈ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಸರಿಯಾಗಿ ಕೂಲಿ ಕೊಡದೆ ಕೂಲಿಗಾರರಿಗೆ ಅನ್ಯಾಯಮಾಡುತ್ತಿರುವುದಲ್ಲದೆ,65—70 ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಿನವರು ಕೂಲಿ ಜಾಗ್ರತೆ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿದರೆ, ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಏನು ಹೇಳುತ್ತಾರೆಂದರೆ, ಅವರನ್ನು ಒದ್ದು ಹೊರಗೆ ಹಾಕು ಎಂದು. ಈ ರಾಕ್ಷಸರ ಕೈಯಿಂದ ಕೂಲಿಗಳು ಪಾರಾಗಬೇಕಾದರೆ, ಎಲ್ಲ ಕೆಲಸ ನಡೆಯುತ್ತದೋ ಅಲ್ಲಯೇ ಕೂಲಿ ಸಿಗುವಂತೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಬೇಕು. ಫ್ಯಾಮಿನ್ ಬಂದ ಕೂಡಲೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಕಾಮಗಾರಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿಸಲು ೬೦ ಲ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಮಂಜೂರು ಮಾಡಿದರೆ ಅದರಲ್ಲಿ ಖರ್ಚಾಗುವುದು ಒಂದು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಮಾತ್ರ. ಈ ಒಂದು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳಲ್ಲಿ ಕೇವಲ 25 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಕೆಲಸವಾಗುತ್ತದೆ. ಉಳಿದ ಹಣವನ್ನು ಬಿ. ಡಿ. ಓ. ಅವರು, ಇಂಜಿನಿಯರ್ ಮುಂತಾದವರು ನುಂಗಿಬಿಡುತ್ತಾರೆ. 12 ಆಣೆಯಷ್ಟು ಹಣ ಹೊಳೆಯಲ್ಲಿ ಹುಣಸೇಹಣ್ಣನ್ನು ತೊಳೆದಂತೆ ಹಾಳಾಗುತ್ತಿದೆ. ಕೇವಲ 4 ಆಣೆಯಷ್ಟು ಕೆಲಸವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಫ್ಯಾಮಿನ್ ವರ್ಕ್ಸ್ ಅಂದರೆ ಕೇವಲ ರಸ್ತೆ ರಿಪೇರಿ ಒಂದೇ ಅಲ್ಲ, ಇದರ ಜೊತೆಗೆ, ಈ ಹಣದಿಂದ ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ಪಿಕ್‌ಅಪ್‌ಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಟ್ಟರೆ ರೈತರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ನಮ್ಮ ಕಡೆ ಮಳೆಗಾಳದಲ್ಲಯೂ ಸಹ ಬಾವಿಗಳಲ್ಲಿ 70—80 ಅಡಿ ಕೆಳಗೆ ನೀರು ಇರುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ಪಂಪ್‌ಸೆಟ್‌ಗಳು ಸರಿಯಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಈ ಕಾರಣದಿಂದ ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ಪಿಕ್‌ಅಪ್‌ಗಳನ್ನು 25 ಎಕರೆಗೆ ನೀರಾವರಿಯಾಗುವಂತೆ ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು. ಈ ಪಿಕ್‌ಅಪ್‌ಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಲು ಚೀಫ್ —ಇಂಜಿನಿಯರ್ ಅವರ ಸಲಹೆಯನ್ನು ಪಡೆಯಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಹೋಗಿ ನಾಲ್ಕು ಜನ ರೈತರನ್ನು ಎಲ್ಲ ನೀರು ಸಿಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಕೇಳಿದರೆ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಅಂತಹ ಕಡೆ 15 ರಿಂದ 30 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳವರೆಗೆ ಹಣ ಖರ್ಚು ಮಾಡಿ ಕಟ್ಟಿಸಿದರೆ ರೈತರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ ವಿರಿಯಾದಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ನಾಲ್ಕು ಮೈಲಿಗೆ ಒಂದರಂತೆ ಪಿಕ್‌ಅಪ್‌ಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಅದರಂತೆ ನಮ್ಮ ವಿರಿಯಾದಲ್ಲಯೂ ಸಹ ಕಟ್ಟಿಸುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ 5 ರಿಂದ 10 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡಿ ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಗೋಕಟ್ಟೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಬೇಕು. ಈಗ ದನಕರುಗಳು ನೀರು ಕುಡಿಯಬೇಕಾದರೆ 6— 8 ಮೈಲಿಗಳವರಗೆ ನೀರನ್ನು ಹುಡುಕಿಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈ ಅಭಾವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಶಾಶ್ವತವಾಗಿ ಹೋಗಲಾಡಿಸಲು ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಶಾಶ್ವತವಾದಂಥ ಸೈಂಟಿಫಿಕ್ ಅಪ್ರೋಚ್ ಇಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕಾಗಿಯೇ ಒಬ್ಬರು ಮಂತ್ರಿಗಳನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಮತ್ತು ಫ್ಯಾಮಿನ್ ಬೋರ್ಡ್ ಎಂಬುದಾಗಿ ಮಾಡಿ ಮುಂದಿನ ನಾಲ್ಕೈದು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಬರತಕ್ಕಂಥ ಬರಗಾಲವನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ಯಾವ ರೀತಿ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬಹುದು ಎಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಎಲ್ಲ ವಿರಿಯಾವನ್ನು ಸರ್ವೆ ಮಾಡಿಸಬೇಕು. ಇದಕ್ಕಾಗಿಯೇ ಒಂದು ಆಫೀಸರ್ ಟೀಮ್ ಇಟ್ಟು ಸರ್ವೆ ಮಾಡಿಸಬೇಕು. ಅವರಿಂದ ಕ್ಷಾಮ ಪೀಡಿತ ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಸರ್ವೆ ಮಾಡಿಸಿ ಒಂದು ಅಡ್‌ಹಾಕ್ ರಿಪೋರ್ಟ್ ತರಿಸಿಕೊಂಡು ಅದರ ಒಂದು ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಶಾಶ್ವತವಾದಂಥ ಪರಿಹಾರ ಗಾಮಗಾರಿ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಸಬೇಕು. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಯೂ ಕಮ್ಯುನಿಟಿ ವೆರ್ಕ್ಸ್ ತೆಗೆಸಿದರೆ ಅದರಿಂದ ನೂರಾರು ಜನರಿಗೆ ಕೆಲಸ ಸಿಗುವುದಲ್ಲದೆ, 50 ರಿಂದ ನೂರು ಎಕರೆಯವರೆಗೆ ನೀರಾವರಿ ಅನುಕೂಲವೂ ಸಹ

ಆಗುತ್ತದೆ. ಈ ರೀತಿ ಕಮ್ಯೂನಿಟಿ ವೆರ್ಸ್ ತೆಗೆಸುವುದರಿಂದ ಬೋರೇಗೌಡನ ದುಡ್ಡನ್ನು ರಾಮೇಗೌಡ ಹೊಡೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಹಣ ಖರ್ಚಾದರೂ ಸಹ ರೈತರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಸುವುದರಿಂದ ಬೀರೆಯವರು ಹಣವನ್ನು ಹೊಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಹಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿಯೂ ಕಮ್ಯೂನಿಟಿ ವೆರ್ಸ್ ತೆಗೆಸುವುದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

6-00 P.M.

ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಈಗ ಬರಗಾಲ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಏನು ಇದೆ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಕೆಲವೊಂದು ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಅಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಜನಗಳಿಗೆ ಊಟ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅನ್ನವಿಲ್ಲ. ತೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಬಟ್ಟೆ ಇಲ್ಲ. ಕುಡಿಯುವುದಕ್ಕೆ ನೀರು ಇಲ್ಲ. ಅಂಥಾ ಒಂದು ಕಷ್ಟಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇದೆ. ಅಲ್ಲಿಯ ಜನಗಳ ಕಷ್ಟವನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಏರೇಜ್ ಆಫೀಸರ್ಸ್ ರೆವಿನ್ಯೂ ಆಫೀಸರ್ಸ್, ಇವರುಗಳು ರೈತರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದ ಸಾಲದ ಹಣವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ತೊಂದರೆ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆ ರೈತರ ಮನೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಎಮ್ಮೆ ಹಸುಗಳನ್ನು ಹಿಡಿದುಕೊಂಡು ಹೋಗಿ ಹರಾಜು ಹಾಕುತ್ತಾರೆ. ಮನೆಗೆ ಹಾಕಿರತಕ್ಕ ಜಿಂಕ್ ಷೀಟುಗಳನ್ನು ಕಿತ್ತುಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಜಮೀನಿನಲ್ಲಿ 4-5 ಎಕರೆಗಳಲ್ಲಿ ಅರ್ಧಬರ್ಧ ಬೆಳೆ ಬೆಳೆದುಬಂದು ನಿಂತಿರುವಾಗ ಅವರ ಜಮೀನಿನಲ್ಲಿ ಹಾಕಿರತಕ್ಕ ಪಂಪುಸೆಟ್ಟುಗಳನ್ನು ಕಿತ್ತುಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆ ರೀತಿ ಅವರು ಪಂಪು ಸೆಟ್ಟುಗಳನ್ನು ಕಿತ್ತುಕೊಂಡು ಹೋಗಲು ಅವರಿಗೆ ಯಾವ ಆಧಾರ ಇದೆ. ? ಅವರಿಗೆ ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಮಾನವೀಯತೆ ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. 4 ಎಕರೆ ಜಮೀನಿನಲ್ಲಿ ಬೆಳೆ ಅರ್ಧಂಬರ್ಧ ಬಂದು ನಿಂತಿರುವಾಗ ರೈತನ ಪಂಪುಸೆಟ್ಟು ಕಿತ್ತುಕೊಂಡು ಹೋದರೆ ಅವನು ಮುಂದೆ ಯಾವರೀತಿ ಬೆಳೆಯನ್ನು ತೆಗೆಯಬೇಕು. ಯಾವರೀತಿ ಅವರು ಸಾಲ ತೀರಿಸಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಮಾನವೀಯತೆಯ ಕನ್ಸಿಡರೇಷನ್ ಅವರಿಗೆ ಇಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

ಅಗ್ರಿಕರ್‌ಚರಲ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟಿನವರು ರೈತರ ಹೊಲಗಳಲ್ಲಿ ಕಾಂಟೂರ್‌ಬಂಡಿಂಗ್, ಮತ್ತು ರೆವೆಲ್ ವರ್ಕ್ಸ್ ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆ ಕೆಲಸ ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿದ್ದರೂ ಅದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಬಿಲ್ಲುಗಳನ್ನು ಇನ್ನೂ ಫೈನಲ್ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಪೂರ್ತಿ ಮಾಡಿ ಆ ಹಣಕ್ಕಾಗಿ ಅಪ್ಲಿಕೇಷನ್ ಹಾಕಿ 6 ತಿಂಗಳಾದರೂ ಅದಕ್ಕೆ ಕೊಡಬೇಕಾದ ಹಣವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಆ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಸಿದ್ದಕ್ಕೆ ಒಬ್ಬರಿಗೆ ಎರಡುಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಸಿಕ್ಕುತ್ತದೆ ಎಂದರೆ ಅದರಲ್ಲಿ 500 ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಅದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ನೌಕರರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕು. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಬಿಲ್ಲುಗಳು ಪಾಸಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅಂಥಾ ಒಂದು ದುಸ್ಥಿತಿ ಬಂದಿದೆ ಆ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ. ಆ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕ ಜನಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನವೀಯತೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯೇ ಇಲ್ಲ. ಆ ಬರಗಾಲ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಮಾನ. ಅಧ್ಯಕ್ಷಿಣಿಯವರು ಒಂದು ಸಾರಿ ಯಾವಾಗಲಾದರೂ ಬಂದು ಅಲ್ಲಿಯ ಜನಗಳ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ನೋಡಿದರೆ, ಅಲ್ಲಿಯ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಈ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಹೇಳಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಆ ಭಾಗದ ಸದಸ್ಯರಿಗೆ ಇನ್ನು ಹೆಚ್ಚುಕಾರಾವಕಾಶಕೊಡಬೇಕು, ಅದು ಡಿಜರ್ವಿಂಗ್ ಕೇಸು ಎಂದು ಅವರಿಗೆ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಬಿಜಾಪುರ, ಗುಲ್ಬರ್ಗ, ಕೋಲಾರ ಈ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷಿಣಿಯವರು ಹೋಗಿ ಪ್ರವಾಸ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಬಂದರೆ ಆ ಭಾಗದ ಸದಸ್ಯರಿಗೆ ಮಾತನಾಡಲು ಹೆಚ್ಚು ಕಾರಾವಕಾಶವನ್ನು ಕೊಡೋಣ ಎನ್ನುವ ಭಾವನೆ ಅವರಿಗೆ ಬಂದು ಅವರು ಬೆಲ್ ಹೊಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ.

ನಮ್ಮ ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾಗಿ ಮಳೆಬೆಳೆಗಳಾಗದೆ ರೈತರು ತೊಂದರೆಯಲ್ಲಿರುವಾಗ 5-6 ವರ್ಷದ ಹಳೆಯ ಬಾಕಿಯನ್ನು ವಸೂಲು ಮಾಡಲು ಅವರಿಗೆ ಕಿರುಕುಳ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಫ್ಯಾಮಿನ್ ಇರುವ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಗ್ರಿಕರ್‌ಚರಲ್ ರೀಹ್ಯಾಬಿಲಿಟೇಷನ್ನಿನವರು ಸಾಲದ ರೆಕವರಿ 75 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಆಗದೇ ಇದ್ದರೆ ಫರ್ಥರ್ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಲೋನ್ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅವರಿಗೆ ಮಾನವೀಯತೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯೇ ಇಲ್ಲ. ಆ ಬರಗಾಲ ಇರತಕ್ಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಕುಡಿಯುವುದಕ್ಕೆ ನೀರು ಬೇಕು ಎಂದರೆ ನೀರಿನ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಕೆಸರು ಬರುತ್ತದೆ. ಅಂಥಾ ಕಡೆ ಕುಡಿಯುವ ನೀರಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಹೀಗಿರುವಾಗ ಶೇಕಡಾ 75 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಹಿಂದಿನ ಲೋನ್ ರೆಕವರಿ ಆಗದಿದ್ದರೆ ಮುಂದೆ ಫರ್ಥರ್ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟಿಗೆ ಸಾಲ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಮಾನವೀಯತೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಸರಿಯಲ್ಲ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಗಮನಿಸಿ ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಒಂದು ವೇಳೆ ಅದಕ್ಕೆ

(ಶ್ರೀ ಎ. ಎನ್. ಪಾಟೀಲ್)

ಕಾಯಿದೆ ಆಡ್ಡಿ ಬಂದರೆ ಕಾಯಿದೆಯನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಿ ಹೊಸಕಾಯಿದೆಯನ್ನು ಮಾಡಿ ಆ ಭಾಗದ ಜನಗಳಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ರೈತ ಕುಟುಂಬದಿಂದ ಬಂದವರು. ಅವರಿಗೆ ಹಳ್ಳಿಗಾಡಿನಲ್ಲಿ ರೈತರ ತೊಂದರೆ ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಇದೆಯೆಂಬುದು ಗೊತ್ತಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅವರು ಈ ಬಗ್ಗೆ ಲಕ್ಷ್ಯಕೊಟ್ಟು ಆ ಭಾಗದ ಜನಗಳಿಗೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡಬೇಕು. ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರುವ ಬನವಾಸಿಪುರ, ಕರಕೇನಹಳ್ಳಿ ಮುಂತಾದ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ಹುಲ್ಲುಕಡ್ಡಿ ಕೂಡ ಬೆಳೆದಿಲ್ಲ. ಮಳೆಬೆಳೆ ಇಲ್ಲದೆ ಅಲ್ಲಿ ರೈತರು ಕಂಗಾಲರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ತುಂಬಾ ಕಷ್ಟದಲ್ಲಿದ್ದಾರೆ. ಹೀಗಿರುವಾಗ ರೆವಿನ್ಯೂ ಆಫೀಸರು ಹಳೆಯ ಬಾಕಿ, ತಗಾಯಿ ಸಾಲ ಮುಂತಾದುವುಗಳನ್ನು ವಸೂಲು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಅವರಿಗೆ ತೊಂದರೆಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅವರಿಗೆ ಹೃದಯ ಇದೆಯೇ ? ಅವರನ್ನು ನಾನು ಹಾರ್ಟ್‌ಲೆಸ್ ಆಫೀಸರ್ಸ್ ಎಂದು ಕರೆಯುತ್ತೇನೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಆ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಈಗಲೇ ಬಂದು ಒಂದು ಆರ್ಡರನ್ನು ಕಳುಹಿಸಿ ರೈತರಿಂದ ಸಾಲದ ಹಣವನ್ನು ವಸೂಲು ಮಾಡಬೇಡಿ ಎಂದು ರೆವಿನ್ಯೂ ಆಫೀಸರುಗಳಿಗೆ ತಿಳಿಸಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಮಾನ್ಯ ರೆವಿನ್ಯೂ ಮಂತ್ರಿಗಳಲ್ಲಿ ವಿನಂತಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ನನಗೆ ಮಾತನಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕೊಟ್ಟದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ಅವರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನಾನು ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

MADAM SPEAKER.—The House will now adjourn and re-assemble at 1-00 P.M. tomorrow.

The House adjourned at Five Minutes past Six of the Clock to meet again at One of the Clock on Tuesday, the 18th July 1972.